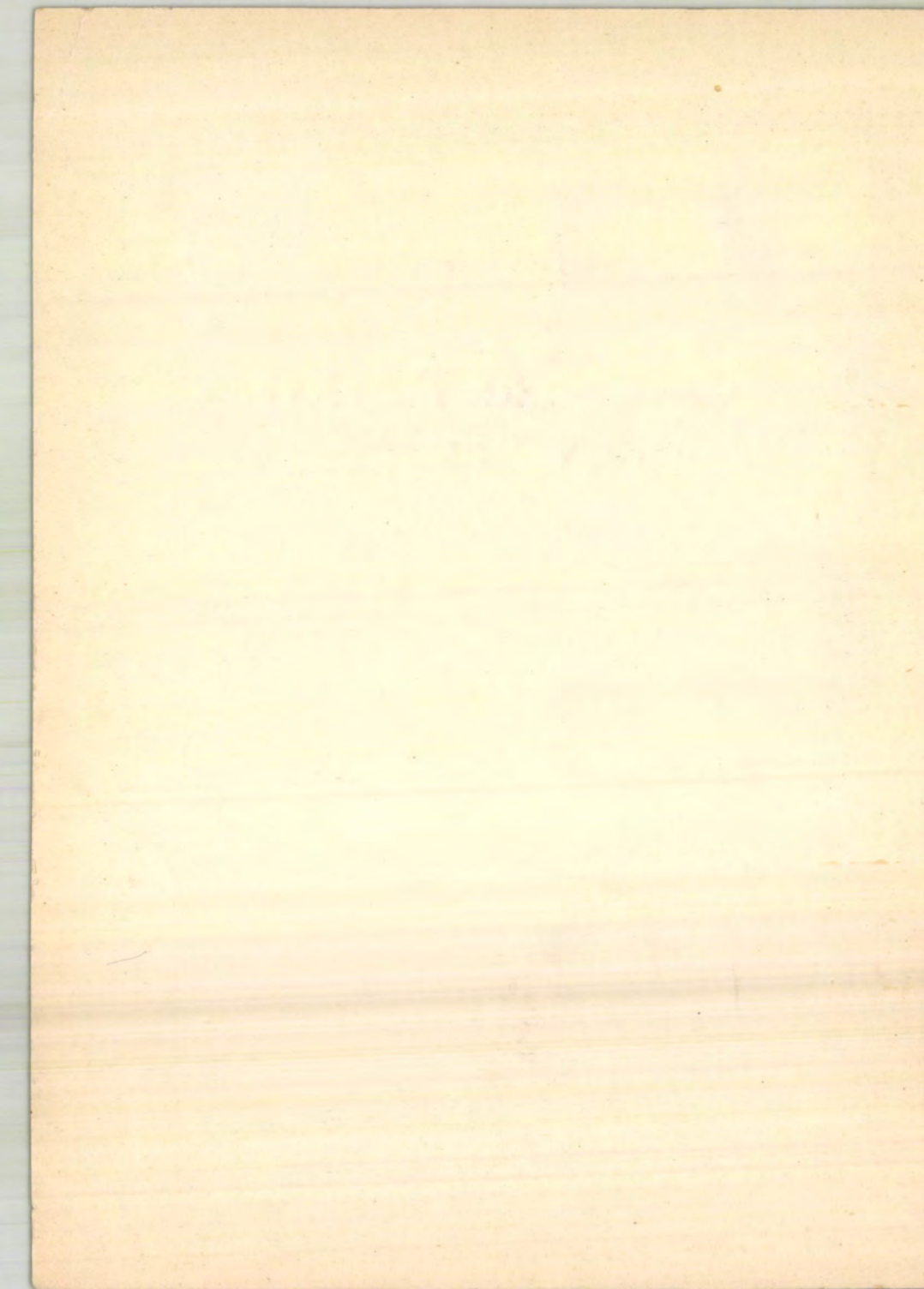


DR. DVORÁK JÓZSEF

**TERMÉSZETJÁRÓ  
VERSENYEK  
RENDEZÉSE**



SPORT LAP- ÉS KÖNYVKIADÓ



DR. DVORÁK JÓZSEF

TERMÉSZETJÁRÓ VERSENYEK  
RENDEZÉSE



SPORT LAP- ÉS KÖNYVKIADÓ  
1954

Az egyes fejezetek megírásában közreműködtek:

KRISTÓF SÁNDOR  
VÍGH ENDRE  
DR. VÍZKELETI LÁSZLÓ

Felelős kiadó a Sport Lap- és Könyvkiadó igazgatója

Felelős szerkesztő: Szőke László

Műszaki felelős: Balogh Barna

Megjelent 1100 példányban, 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (A/5) ív terjedelemben.

Ez a könyv az MNOSZ 5601-50 Á, 5602-50 Á szabványok szerint készült

---

14043 — Egyetemi Nyomda, Budapest — Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

## BEVEZETÉS

Magyarországon a természetjárás már mintegy 70 éves múltra tekintethet vissza. A nép széles rétegeiben azonban csak a felszabadulás után terjedt el. Azelőtt nálunk a természetjárás, vagy másszóval turistaság fogalma alatt főleg a magashegyi turistaságot értették. Külföldön már más értelemben használták ezt a szót. „Turisták“-nak nevezték azokat is, akik kedvtelésből, ismeretszerzésvágyból járták a vidéket, városokat, országokat, hogy azok népeit meglátogassák, megismerjék.

Nálunk a turista, illetve természetjáró fogalma csak a hegyek között járó, a hegymásztót, ha nem is kifejezetten az alpinistát jelentette. Így mi ma mindazokat, akik szórakozásból, kedvtelésből járják a hegyeket, erdőket, turistáknak, természetjáróknak nevezzük.

Nálunk nincsenek áthatolhatatlan őserdők, félelmetes sziklafalak, az örök hóhatár fölé emelkedő csúcsok, gleccserek. Hazánk éghajlata kedvező, ritkán tombolnak életveszélyes viharok, ritkán van dermesztő hideg és országunk sűrűn lakott. Így a természetjárás nálunk nem olyan veszélyes, mint sok más országban. Viszont nálunk is vannak, akik szeretik a magas hegyek veszélyeit és keresik azt a férfias küzdelmet, amit a természet erőinek legyőzése jelent. A természetjárás veszélyeiből nálunk csak egyetlen maradt, ez pedig az eltévedés veszélye. Ha valaki nem tud jól tájékozódni a terepen, eltéved, vagy ahogy a természetjárók mondják „elkever“. Ez ha nem is jelent közvetlen életveszélyt, de kellemetlenné tehet egy túrát.

Az előzőekben említett körülmények miatt, nálunk a természetjárás legmagasabb követelményének formája a tökéletes tájékozódás. Sportágunkban az éri el a legmagasabb fokot, aki hibátlanul tud tájékozódni, aki a legjobban, a legpontosabban tud a számára ismeretlen terepen térképpel és iránytűvel eligazodni.

Az ember azonban nem elégszik meg a puszta eredménnyel. Azt mérni is szeretné. Sportágunkban ez csak úgy lehetséges, ha saját teljesítményünket más hasonló törekvésű és képességű sportoló teljesítményéhez mérjük. Így jutottunk el a természetjáró versenyekhez. Ezek a versenyek mutatják meg, ki mennyire haladt a természetjárás tudományában.

Magyarországon az első természetjáró versenyt 1935-ben, az akkori Duna-sportklub természetjárói rendezték. Azóta a felszabadulásig az egyes egyesületek tartottak ugyan versenyeket, országos jellegű versenyt azonban először csak 1942-ben rendeztek a Vértesben, majd ezt követően

1943-ban és 1944-ben volt egy-egy verseny. E versenyek fejlettségben, rendszerben még messze elmaradtak a mai versenyek mögött, hiszen a múlt rendszerben hiányoztak a versenyek rendezéséhez szükséges leg-  
elemibb anyagi eszközök is. Ezeket a természetjáró versenyeket, amelyeket akkor „terepgyakorlatoknak“ neveztek, nem annyira a versenyzés, mint inkább a gyakorlás, a tájékozódás elsajátítása érdekében rendezték. Versenyszabályok, egységes irányelvek kialakulásáról még szó sem lehetett.

A természetjáró versenyek fejlődése valójában csak a felszabadulás után indult meg, amikor megfelelő anyagi és szervezési lehetőséget kapott sportágunk. Az első országos jellegű versenyt már 1946-ban megrendezték. Ezután egyideig nem volt verseny, majd a Magyar Természetbarát Szövetség kezdeményezésére 1948-ban megrendezték az első hivatalosan is országos természetjáró versenyt, amelyet 1949-ben az országos bajnokság követett. Ettől kezdve egyre növekszik a versenyek száma. 1950-ben alapítják az első vándordíjakat. Közben megszületnek a természetjáró versenyszabályok, 1948-ban, 1951-ben és 1953-ban.

A természetjáró versenyeket külföldön is ismerik. A Szovjetunióban hatalmas lakatlan erdőségekben hosszú útvonalú versenyeket rendeznek, amelyekben döntő feltétel a tájékozódás, mellett az állóképesség és a vadonban való leleményesség. A népi demokratikus országok közül a Román Népköztársaságban fejlődött ki nagyobb mértékben a természetjáró versenyzés. A nyugati államok közül csupán a skandináv államokban ismerik a természetjáró versenyzés különböző formáit, s elsősorban a gyorsasági versenyeket űzik a mienknél rövidebb távon és enyhébb tájékozódási feladatokkal.

Most nézzük meg, mit értünk a természetjáró verseny fogalmán általában?

A természetjáró verseny a természetjárásnak az a formája, ahol egyének vagy csoportok azonos feltételek mellett vetélkednek, hogy bebizonyítsák, ki készült fel a legjobban a tájékozódás és fizikai fáradalmak leküzdésére.

A természetjáró verseny a versenyeknek az a fajtája, amely a szellemi és fizikai képességeket egyaránt próbára teszi. A szellemi felkészültség, a rutin elsősleges ugyan, de a fizikai erő, a természetben való jártasság is rendkívül fontos kellék.

Bontsuk elemeire a természetjáró verseny fogalmát:

A természetjáró versenyen a versenyzők a terepen azonos feladatokat oldanak meg egyenlő feltételek mellett és meghatározott idő alatt.

A *terep*: a szabad természet egy része a rajta lévő természetes és mesterséges részletekkel.

A *feladatok*: a természetjárással kapcsolatosak. Ilyenek a tájékozódás, a térképismeret, nehezen járható területen való áthatolás, szabadban való táborozás, természetismeret stb. Mindezek, mint gyakorlati feladatok és mint elméleti feladatok, kérdések formájában.

*Az egyenlő feltételek:* egyenlő létszámú csoportok, illetőleg egyének küzdenek egymással. Ugyanazon pontoknak, ugyanazon útvonalon való megtalálása egyenlő, előre meghatározott menetidő alapján; ezt a feltételt szolgálja a titkosság a rendezésnél. A feladatokat a versenyzők egyértelmű, azonos szövegű írásban kapott utasítás alapján oldják meg. A feladatokat lehetőleg egyforma időben (időjárás) egyenlően, vagy nappal vagy éjjel (sötétben vagy világosban) oldják meg. Egységes ellenőrzés.

*A menetidő betartása:* a menetidőt előre meghatározott menetidőszámítás alapján kell a versenyzőnek betartania. A menetidő betartását a terepen meghatározott pontokon ellenőrök ellenőrzik, akik egyúttal az időt és a pontok érintését is mérik.

A versenyek egységes lebonyolítását a versenyszabályok biztosítják, amelyek tartalmazzák a versenyzési és versenyrendezési alapelveket, valamint az egységes menetidőszámítási és pontozási rendszert.

Ezekután térjünk rá a versenyrendezés alapelveinek tárgyalására. Az egyes versenyfajtákat, típusokat az általános elvek tárgyalása után ismertetjük.

## I. FEJEZET

### A terep kiválasztása

A terep kiválasztása előtt tudnunk kell, hogy milyen formájú versenyt, milyen céllal, milyen költségkerettel és hány főnek (csapatnak) szándékozunk rendezni. E szempontok és a verseny alapelveinek szem előtt tartásával választjuk ki azt a területet, ahol versenyünket megrendezzük. Például egy budapesti szakosztály részére nem fogunk házi versenyt rendezni a Bükkben és nem fogunk országos bajnokságot rendezni olyan területen, amely a résztvevők egy része előtt nyilvánvalóan ismert, a másik része előtt pedig teljesen ismeretlen. A kiválasztott terület legyen a résztvevők részére új, *ismeretlen*, mert csak így biztosítható az egyenlő esély. Általában a terep kiválasztásával kapcsolatosan az alábbi szempontokat tartjuk szem előtt.

1. *Közlekedés.* Meg kell vizsgálnunk a verseny területét közlekedési szempontból. A terület ne legyen túlságosan messze a résztvevők lakóhelyétől. A közlekedési költségek ne legyenek túl magasak. A menetrendből jól meg kell győződnünk az oda- és visszautazási lehetőségekről, megfelelő vonatról, csatlakozásról. A közlekedésnél vegyük tekintetbe, hogy másfélnapos versenynél délután 15 óra előtt nem szoktak találkozót kiírni és hogy a csapatoknak legkésőbb este 21 órára az indítóállomáson kell lenniük. Egynapos versenynél gondoljunk arra, hogy az esetleges utazásokozta késedelem könnyen elhúzhatja a verseny befejeződését.

A visszautazási lehetőségeket is hasonlóan meg kell vizsgálni. Túl korán induló vonat a verseny befejezését sietteti, a késői pedig késői hazaérkezést is jelent. Gondoljunk arra, hogy a versenyzők másnap már termelő munkába állnak és fáradtan, kimerülten nem tudnak dolgozni. Tehát gondoskodjunk arról, hogy az időben történő hazaérkezés biztosítsa azt, hogy a versenyzők jól ki tudják pihenni magukat.

Általában úgy tervezzünk, hogy 23 órára mindenki lakóhelyére hazaérhessen. Ha nem találunk megfelelő vonatot, közlekedési eszközt, inkább máshol jelöljük ki területet, nehogy emiatt kudarcba fulladjon a verseny.

Autóbusz igénybevétele esetén csak menetrendszerű autóbuszlehetőségekre építsünk, csupán ígéretekre ne adjunk.

Meg kell néznünk azt is, hogy a verseny tervezett indítóállomása könnyen elérhető-e. A versenyzőknek ne kelljen sokat gyalogolniuk a



vasúttól az indítóállomásig. Ugyanez érvényes a célállomásokra is, ha csak lehet, gondoskodjunk közlekedési eszközről, amely a helyszínrre, illetve a vasúthoz szállítja a versenyzőket. Ha közlekedési eszköz nincs, akkor se gyalogoltassuk félóránál többet a versenyzőket. Az egy óránál hosszabb ideig tartó gyaloglást már a versenyszabályzat is tiltja.

2. *Szállás.* Ha többnapos versenyt rendezünk, meg kell néznünk, hogy a kérdéses területen van-e szállásul alkalmas helyiség. A versenyző nem igényes. Földreterített szalmazsákok is tökéletesen megfelelnek. A helyiséget azonban előzetesen nézzük meg, győződjünk meg arról, hogy kényelmesen elférnek-e ott versenyzőink. A helyiség legyen tiszta, fűgamentes, az idő viszontagságai ellen jól védjen. Ablakai jól zárjanak, ne essen be az eső. A szellőztetés megoldható legyen. A hideg idő beálltával pedig fűtésről, meleg helyiségről is gondoskodjunk.

Nyáron, jó időben a szállás lehet sátorban is. Ilyenkor azonban gondolkodjunk arra is, hogy a váratlanul közbejött esős időjárás miatt, sáros földön felvert sátorban nem lehet aludni. Tehát a sátrakat vagy verjük fel előre, vagy legyen kellő mennyiségű száraz szalma, amit vastagon a földre lehet teríteni a sátorban. Fontos, hogy a szálláshelyen mindenkor legyen alvásra és mosdásra alkalmas víz. Épületben gondoskodjunk világításról (petróleumlámpa).

3. *Indító- és célállomás.* Lényeges, hogy az indító- és célállomás is fedett és az idő viszontagságai elől védett helyen legyen. A versenyzőknek sokszor több órát kell várakozniuk, míg az indításnál sor kerül rájuk. Tehát ne kelljen a versenyzőknek esőben álldogálniuk, vagy huzatos romépületben várakozniuk. Gondoljunk arra is, hogy a versenyző le tudjon ülni. Az indítóbíróknak legyen asztala és legyen külön ülőhely az induló csapat részére.

Legyen megfelelő világítás, ha ez szükséges. Jó erre egy-két petróleumlámpa is, amiről előzetesen gondoskodtunk. Egyébként erre is vonatkozik mindaz, amit a szállásról mondtunk, azzal a különbséggel, hogy itt nem kell fekvőhelyről is gondoskodnunk. A célállomásnál ezeken kívül ajánlatos, ha a mosdási lehetőségéről (például melegvízes zuhany) gondoskodunk. Jó, ha az állomáson frissítő italok is vannak. Jó, ha télen is meleg ételt, teát, levest, kávékat kaphat a versenyző az indítón, de még inkább a célban. Nincs kiábrándítóbb, mint mikor a versenyző a verseny végén fáradtan, átfázva egy huzatos romépületben találja a célt.

4. *A terep járhatósága.* A kiválasztott terület ne legyen járhatatlan, áthatolhatatlan bozóttal benőtt terep, utak nélkül. Járhatatlan sziklás vidékeket, ingoványos, kellemetlen rovarokkal teli maláriás tájakat feltétlenül kerüljük el. Hazánk hegyvidékei szinte kivétel nélkül alkalmasak természetjáró versenyekre, azonban itt is akadnak járhatatlan részek. Ne fedjük el, a természetjáró verseny nem sziklamászó verseny. A természetjáró verseny tájékozódáson alapszik, a sziklamászás pedig magashegyi, alpin feladat. Az ilyen feladat megoldását ne kívánjuk meg a versenyzőtől. Az ő birodalma a magasságban csak az erdőhatárig terjed. Azon

felül nem mérünk időre, mert ott az eligazodás, sziklás vidékeken, hómezőkön, helyismeret és ügyesség dolga.

A kiválasztott terület ne legyen vadászati vagy erdészeti szempontból lezárva. Ha a terület lezárt, időben szerezzünk engedélyt az illetékes hatóságtól. Általában célszerű a terület illetékes erdőgazdasági szervével a kapcsolatot felvenni. Az erdőgazdasági üzemegységek vezetői szívesen lesznek segítségünkre a verseny rendezésénél (helyismeret, szállás stb.). Az üzemegységek vezetőinek hivatalból is tudniuk kell, mi történik területükön, ezért előzetesen hivatalosan is közöljük velük, hogy területükön versenyt kívánunk rendezni. Ahol vadászati üzemegység is működik, ott azokkal is vegyük fel a kapcsolatot.

5. A terep lehetőleg legyen ismeretlen a versenyzők részére. Ezt persze nehéz elérni az úgynevezett „öreg rókákkal” szemben. Itt azonban meg kell jegyeznünk, hogy az úgynevezett ismert területen is vannak ismeretlen pontok. A tapasztalat azt mutatja, hogy az ilyen ismert terepen a versenyzők természetyszerűen nem figyelnek úgy, mint az új területen, hanem emlékezetükre is támaszkodnak, ez pedig igen sokszor félrevezeti őket.

6. A terep legyen tagolt, változatos vidék. Hazánk hegységei közül általában 200—500 méter magasság között vannak a legtagoltabb és versenyzésre legalkalmasabb vidékek. Az 500—600 méteren felüli hegyek határozottabb vonalúak, gerincvonulataik könnyebben áttekinthetők. A kilátás nagyobb területet ölel fel és így könnyebb a tájékozódás. Itt azonban növekszik a fizikai erőkifejtés is. Például a Vértes-hegység, amely 200—500 méter között váltakozik, igen tagolt, nehezen áttekinthető terep, kilátásokban szegény és lépten-nyomon változik. Ehhez képest a Börzsöny 600—900 méter közötti határozott gerincvonulatai könnyen áttekinthetők és a kilátások a tájékozódást segítik. Kivétel csak a Bükkhegység 300—900 m között váltakozó tebervilága, amely egyike az ország legtagoltabb tereprezskéleteinek.

7. A kiválasztott terep legyen tájlag szép és kellemes. Ne vezessük az útvonalat egyhangú vidéken, szántóföldek között, hiszen a versenyző természetjáró is, aki a természetben is gyönyörködni akar.

8. A területről legyen megfelelő turistatérkép. Ha ez nincs, a helyszínről vázlatot kell készítenünk. Meg kell jegyeznünk azonban, hogy pontos versenyzés csak térképpel képzelhető el. A vázlatos versenyzőtől sohasem várhatunk olyan pontosságot, mint a térképestől. A pusztán írásban adott utasítások pedig nem alkalmazhatók mindenkor. A legalkalmasabb térkép-méretarány az 1 : 50 000 lépték.

9. Az időpont helyes kiválasztása. Nagyobb versenyeknél (területi, szakmai, egyesületközi) az időpontot az előre elkészített éves versenynaptár rögzíti. A versenyeket mindenkor meg szokták tartani, még rossz idő esetén is. A rendezőségnek tehát minden eshetőségre fel kell készülnie az idő viszontagságaival szemben. Az éves versenynaptár összeállításánál már legyünk figyelemmel a várható időjárásra is. Télen, amint

kor havazás várható, ne rendezzünk gyalogos versenyt. Ősszel, tavasszal, amikor a víz még nem elég meleg, ne rendezzünk vízi versenyt. Általában jegyezzük meg, hogy tavasszal március—áprilisban, ősszel pedig novemberben legváltózóbb az időjárás.

Az évszak megválasztása a verseny időbeosztását erősen befolyásolja. Például júniusban már hajnali 3 órakor világosan lehet versenyezni és ez a világosság 21 óráig tart. Ehhez mérten az éjszakai versenyek rövidebbek, a nappaliak hosszabbak lehetnek. Ősszel, télen az éjszakai útvonalak lehetnek hosszabbak, mert délután 17 órától reggel 6 óráig sötét van. Természetesen az egyes versenyeknek azért a fenti lehetőségek ellenére is a megszabott időhatár között kell maradniok. Éjszakai versenyenél azután az sem közömbös például, hogy várható-e holdvilág, vagy sem. Mindezt a naptárból megtudhatjuk.

## II. FEJEZET

### Az útvonal előkészítése és az állomások elhelyezése

#### A) Útvonal előkészítése

A terep kiválasztása után összeállítjuk az útvonalat. Ha ismert, előző túráinkon bejárt és megismert terepről van szó, természetesen könnyű a dolgunk. Sokszor már otthon is összeállíthatjuk az útvonalat, ezt a helyszínen csak ellenőrizzük, bemérjük, esetleg kiegészítjük. Ha a terep ismeretlen, először is előzetes túrázással meg kell győződnünk, hogy a terep valóban alkalmas-e a tervezett és meghatározott célú verseny rendezésére. A túraútvonal kiválasztása a térképen történjék. Túra közben igyekezzünk megismerni a jelzett területen lévő tereptárgyakat, forrásokat, kunyhókat, várromokat, sziklákat stb. Derítsük fel a terület útvonalhálózatát. Mindezt a valóságot a térképpel egyeztetve végezzük. Eközben azután kialakul bennünk az útvonal és döntünk a verseny módszeréről is. A természetjárás formája, a verseny időbeosztása, a költségkeret, a résztvevők száma, a verseny célja, a verseny nehézségi foka rendszerint előre meglévő adottságok — a módszert azonban a terep adottságai döntik el, ugyancsak azt is, hogy melyik rész legyen éjjeli, melyik nappali és hogyan kapcsolódnak az egyes versenyszakaszok egymáshoz. Az útvonal előkészítésénél a következő szempontokat tartsuk szem előtt.

1. *Útvonalunk minél több tereptárgy, forrás, kunyhó, kilátó stb. mellett vezessen el*, ismerjük meg ezek helyét pontosan a valóságban és a térképen. Ezzel színesebbé, változatosabbá tesszük a versenyt még akkor is, ha nem használjuk fel mindegyiket állomásnak, vagy ellenőrzőpontnak. Emellett az ilyen pontok elősegítik a terület nevezetességeinek megismerését is. Pontosán mérjük meg az adott pontok helyét. Ellenőrizzük,

hogy a térképen jelzett helyen vannak-e. Ha nincsenek a térképen bejegyezve, pontosan jelöljük meg. A terepen megállapított mérési adatokat (vonásirány, lemért távolság) pontosan jegyezzük fel, hogy azokat otthon, vagy este a szálláson rávihessük a térképre.

2. *Hasonlóképpen vizsgáljuk meg az utakat és ösvényeket.* Egyeztessük azokat a térképpel, ha kell korrigáljuk, állapítsuk meg azok pontos helyét is, amelyek nincsenek a térképen jelezve. Mindig derítsük ki az utak kapcsolódásának módját, a terep hálózatát, így számtalan újabb és jobb megoldást találhatunk.

3. *Az útvonal összeállításánál ügyeljünk a menetidőre.* A menetidőt mindig a versenyszabály alapján, az állomásokon való tartózkodások nélkül számítjuk. A versenyek kiterjedését is mindig eszerint mérjük, mert ez biztosabb képet nyújt, mint a hosszúsági adat. Menetidő éjjeli versenyeknél ne legyen több 3 óránál, nappali versenyeknél pedig 5 óránál. Ezt írja elő a versenyszabály, amely egyébként a versenyek nehézségi foka szerint is külön megszabja a menetidő maximumot (30. szabály és 1. sz. táblázat 64. oldal). Ez azonban nem jelenti azt, hogy most már minden éjjeli-nappali versenynek ennyinek is kell lennie. Ez csak maximum, az összetett éjjeli-nappali versenyeknél nem ajánlatos elérni. Nem győzzük eléggé hangsúlyozni, hogy a versenyek sikere érdekében ne rendezzünk hosszú útvonalú versenyeket. A hosszú éjjeli menetidő miatt elhúzódnak a versenyek, sok csapatot pihenés nélkül kell indítani a nappali útvonalra, ami nem helyes. Ugyanakkor a csapatok egy része már nem is éjjeli versenyen haladt, mert közben már kivilágosodott. Mindez kiábrándulást, de legjobb esetben is a nappali verseny elhúzóadását jelenti. Nem lehet normát megállapítani az utolsó csapat beérkezésének kiszámítására, mert ez sok mindentől függ, így az állomások számától, nehézségi fokától, a csapatok számától és felkészültségétől, a tőlódástól stb.

Sajnos, eddigi tapasztalataink azt mutatják, hogy versenyrendezőink súlyosan megterhelik a versenyzőket az útvonalak elnyújtásával, mert túl kedvezően becsülik meg a valószínű menetidőt. Általában a tapasztalat azt mutatja, hogy közepes, jól rendezett versenyen is, 15 csapat végigmeneteléséhez, 5 időmérőállomás mellett, az utolsó versenyző elindulásához kétszerannyi időt kell hozzáadni, mint az indítási időközökkel felmagyított menetidő. Ezt éjjel kissé szigorúbban, nappal kissé lazábban értjük. Természetesen mindenkor vegyük tekintetbe az adott körülményeket és az itt ismertetett elveket irányadó szempontnak tekintsük.

A csapatok száma is befolyásolja az útvonal hosszúságát. Csapatonként általában 20–30 perccel növekszik a verseny ideje. A gyakorlat azt mutatja, hogy egy versenyen 15–20 csapatnál, illetve indulónál többet ne indítsunk. Ha több csapat indítása válik szükségessé, akkor az útvonalat ennek arányában könnyítjük és rövidítjük, ami a verseny komolyságának rovására mehet.

4. *A szállás, az indító- és a célállomás kijelölésével,* a tereptárgyak, utak meghatározásával általában már meg is határoztuk az útvonalat.

A fentiekén kívül még vegyünk figyelembe néhány szempontot. Legyünk tekintettel arra, hogy lehetőleg mindig úton vezessük a versenyt. A helyes út megtalálásával is adjunk feladatot a versenyzőnek. Az útvonal kiválasztásánál el kell dönteni, melyik útvonal lesz az éjszakai, melyik lesz a nappali. Az éjszakai legyen a rövidebb, a nappali a hosszabb. Az éjszakai lehet tájilag közömbös, a nappali pedig lehetőleg legyen tájképileg is szép. Amelyik útvonalszakaszon a verseny véget ér, annak célállomása legyen a közlekedési eszközökhöz legközelebb. Mindig törekedjünk lehetőleg változatos, újszerű útvonalat nyújtani.

A menetidőmaximum figyelembevételén kívül arra is ügyeljünk, hogy az egyes útvonalokról való beérkezés és a következőre való indulás között legalább 7 óra időt tervezzünk az átlagosan menő versenyző teljesítményéhez képest. Az egyes útvonalak kapcsolódásának módja is döntő lehet a versenyünk sikerére. Ezért egymás után következő útvonalaknál ne tervezzük valamennyi útvonalat nehézre és hosszúra.

### B) Állomások és ellenőrzőpontok elhelyezése

Állomásoknak és ellenőrzőpontoknak tekintjük a terepen a versenyútvonal azon pontjait, ahol a versenyzők teljesítményét mérjük meg. Az állomásokon általában rendezők (bírák) működnek, az ellenőrzőpontokon pedig a rendezők helyettesítésére ellenőrzőtáblákat, ládákat, kartonokat stb. helyezünk el. Általában minden pontot akár állomás, akár ellenőrzőpont, táblával szoktak megjelölni.

### Az állomások feladata

- a) A versenyzőknek utasítást adni a versenyre vonatkozóan.
- b) Ellenőrizni valamely pont megtalálását.
- c) Mérti a versenyzők menetidejét.
- d) Ellenőrizni az útvonal betartását.

Aszerint, hogy az állomások a felsoroltak közül melyik feladatot végzik, az állomás lehet:

1. I. osztályú állomás, ahol a versenyző utasítást kap a további útvonalra vonatkozóan. Itt minden esetben időt mérnek. Ez az állomás mind a négy fent felsorolt funkciót végzi.

Az I. osztályú állomást általában 1000—4000 méter távolság között szokás elhelyezni. Minél hosszabb két elsőosztályú állomás között a táv, annál inkább célszerű időmérőkkel és ellenőrzőpontokkal a közbeeső útvonalat tarkítani. Az útvonal lehet hosszabb is a fenténél, ez olyan versenyeken szokásos, ahol előre berajzolják a követendő útvonalat a térképre, vagy valamely más módszerrel előre közlik azt a versenyzővel (egy utasításos, egy útvonalas verseny). Ilyenkor az indító- és célállomás között nincs I. osztályú állomás.

Nem számít elsőosztályú állomásnak, ha valamely ponton csak kiegyesítő adatot, utasítást kap a versenyző. Ilyenek például a táblák,

amelyek vonásértéket tüntetnek fel, vagy, ha az I. osztályú állomáson adott utasításban pontosan meghatároztuk a következő I. osztályú állomás helyét, az útvonalat azonban csak egy közbeeső pontig. A közbeeső ponton a versenyző kiegészítő utasítást kap az útvonalra vonatkozóan. Ilyen esetben az állomás nem I. osztályú állomásnak minősül, hanem amennyiben rendezők is működnek ott, II. osztályú állomásnak tekintendő.

Az I. osztályú állomások elhelyezésénél fokozottan ügyeljünk, hogy azok mindig jól meghatározható és a környezettől jól megkülönböztethető pontokon legyenek. Az I. osztályú állomások (ez általában az állomásokra vonatkozik) mindig, lehetőleg térképen is jelzett pontokon, vagy legalább térképen nem jelzett, de a valóságban létező tereptárgyaknál legyenek. Erdőben, bokrok között minden ok nélkül kijelölt pontok ne legyenek, mert határozatlanná teszik a versenyt. Tehát az állomást helyezzük el forrásoknál, feltűnő terepalakulatoknál, tereptárgyaknál, útkeresztveződéseknél, meghatározott út meghatározott pontjánál stb.

*Előnye:* a versenyző bizonytalanságát fokozza azzal, hogy utasítása csak az állomásig szól és nem tudja ezután mi következik. A versenyzőt kényszeríti ez, hogy mindenképpen megkeresse az adott pontot, mert útvonalát másképpen nem folytathatja. Az I. osztályú állomás szabályozza egyenlő indítási eszközökkel a versenyzők haladását. Egyúttal érintést és időt is mér.

*Hátránya:* sok I. osztályú állomás torlódást okozhat, elaprózza a versenyt. A versenyző messziről könnyen észreveheti és ha sietésben van, vár, azután előírt menetidejének megfelelően jelentkezik. Mindez a verseny időtartamát elhúzza, rendezőtöbbletet okoz.

2. II. osztályú állomás az útvonalnak az az utasításban meghatározott pontja, amely az állomás érintését és a menetidőt is ellenőrzi. Utasítást itt az útvonalra vonatkozóan rendszerint nem kap a versenyző.

A menetidő pontozási rendszer az állomások közötti távolságokra van felépítve. A rövidebb távolságnál szigorúbb a pontozás, mint a nagyobb távolságnál. Ezért két I. osztályú állomás között időmérőkkel szokták az útvonalat megszakítani. Teszik ezt sokszor valamely pont érintésének ellenőrzése céljából is.

A II. osztályú állomás elhelyezése általában úgy történik, mint az I. osztályúé.

*Előnye:* mint az I. osztályú állomás, nemcsak a pontok érintését, hanem a menetidőt is méri, egyenlő indítási időeszközökkel kiegyenlíti az útvonalon keletkezett esetleges torlódást, szabályozza a versenyzők haladását, az azonnali értékelés esetén megkönnyíti az I. osztályú állomás munkáját.

*Hátránya:* kisebb mértékben bár, mint az I. osztályú állomás, de ez is torlódást okozhat az állomáson történő várakozással, ezért lelassítja a verseny lefutását, rendezőtöbbletet okoz.

3. *Ellenőrzőpontok.* Két fajtájuk van, az ellenőrzőláda és a titkos időmérőellenőr.

a) *Ellenőrzőláda.* A meghatározott útvonal valamely meghatározott, vagy meg nem határozott pontján van elhelyezve. Formája lehet ellenőrzőláda vagy letépcédula, esetleg mindkettő. A ládába a versenyzőknek kis cédulát kell bedobniok, a táblával megjelölt ponton pedig cédulák vannak elhelyezve, amelyet a versenyzőnek el kell hoznia. Újabban a kettőt kombinálják a kettős ellenőrzés érdekében.

*Előnye:* bármily közel elhelyezhetők egymáshoz. Nem kell rendező hozzá. A táblának vagy ládának egyszerű a felerősítése. A versenyző nem tudja előre hol van elhelyezve, ezért váratlanul érheti őt. A versenyző figyelmét próbára teszi. Nem húzza el a versenyt.

*Hátránya:* időt nem mér. Csak pont érintését, vagy útvonal betartását ellenőrzi. Könnyen ellophatják, vagy tönkretelhetik illetéktelenek.

b) *A titkos időmérőellenőr* a meghatározott útvonal valamely meg nem határozott pontján működő időmérő személy, ellenőr.

*Előnye:* váratlanul éri a versenyzőt és ha idejét nem tartotta be, ponthátrányba kerül. Útvonal betartását is ellenőrzi.

*Hátránya:* rendező kell hozzá. Nehéz úgy elhelyezni, hogy valóban váratlan legyen a versenyző részére. Ha el van bújtatva, akkor pedig fennáll az a veszély, hogy a versenyző nem veszi észre, még ha mellette megy is el, s így nem tehet róla, hogy kihagyja. Ezért a titkos időmérőt is táblával kell megjelölni.

A hiba kiküszöbölésére a szabályzat elrendeli, hogy a versenyzőt a titkos időmérőnek be kell hívnia. Újabban felmerült az a gondolat, hogy olyan időmérőellenőrt állítanak be, aki nem szólítja be a versenyzőt, hanem a versenyzőt áthaladásakor feljegyzi kartonjára az áthaladási időponttal együtt. Ennek bevezetését főleg gyorsasági versenyek teszik indokolttá és a jövő fogja eldönteni, hogy beválí-e.

A titkos időmérő, aki nem hívja be a versenyzőt, a szakemberek véleménye szerint sok vitát eredményezhet, mert hiányzik a versenyző részéről történő elismerés, hogy valóban ott haladt-e el az állomás előtt, vagy sem.

Az ellenőrzőpontoknak mindkét fajtája bárhol elhelyezhető az útvonalon. Főleg pontok érintésének, vagy útvonalak betartásának ellenőrzésére szokták használni. Előfordulhat, hogy valamely utasításban megadott útvonal kerülővel megy a meghatározott pontra, ilyenkor ellenőrizni szokás, hogy a versenyzők valóban az előírt útvonalat tartják-e be és nem mennek a rövidebb, egyszerűbb útvonalon. Itt meg kell azonban jegyeznünk, hogy nem feltétlen szükséges minden pontot és utat ellenőrzőládákkal teletűzdelni. A ládák és sokszor az állomások, útmutatók is a versenyzők részére és olyan úton, amelynek megtalálása nem jelent különösebb problémát, az ellenőrzés teljesen szükségtelen. A tereppontokkal is így vagyunk. Nem fontos minden forrást ellenőrizni. Sok-

szor éppen a tábláról, ellenőrzőládáról tudja meg a versenyző, hogy jó helyen jár. Az ellenőrzőpontoknak az a feladatuk, hogy valóban ellenőrizzék a feladat teljesítését, azt mérjék és nem pedig az, hogy könnyít-senek a versenyzőknek.

A felsorolt állomásokon és az ellenőrzőpontokon kívül van olyan állomás is, amelyet nem tájékozási céllal helyeznek el, hanem csupán azért, hogy ott valamely feladat megoldását elvégeztessék a versenyzőkkel (például MHK, céllövészet, folyón átkelés ladikkal stb.). Ezek az úgynevezett különleges feladatokat ellátó állomások.

Az állomások elhelyezésével kapcsolatban általában a következő tapasztalati tanácsokat adhatjuk.

Az első versenyeken csak I. osztályú állomásokat használtak, ma már azonban minden útvonalszakaszt, ami I. osztályú állomások között van, igyekeznek különféle szellemes feladatokkal tarkítani, amit az útvonalszakaszon elhelyezett II. osztályú állomások és ellenőrzőpontok megtalálása jelent. Mindenhova nem állíthatunk embert, mindenhol nem fontos utasítást adni, ezért az ilyen pontokon ellenőrzőládákat szokás elhelyezni. Így a versenyt színvonalasabbá, változatosabbá tehetjük, a feladatokat pedig tömöríthetjük.

Annak megítélése, hogy hová tegyünk állomást, hová ellenőrzőpontot, nagy mértékben meghatározza a verseny szépségét és nehézségi fokát. Erre szabályt nehéz megállapítani. Ezt a rutinos versenyrendezőnek meg kell „éreznie“. Ezért szükséges, hogy aki versenyt rendez, néha maga is induljon a versenyeken, mert csak így tudja magát a versenyző helyzetébe beleképzelni.

Az állomások és ellenőrzőpontok elhelyezésének megítélésénél vegyük figyelembe a verseny nehézségi fokát, az egyes pontok közötti távolságot, az előírt irányból való megtalálhatóság fokát, az utasítás szövegezésének lehetőségét és e szempontok alapján kell eldönteni, hogy valamely pontra teszünk-e állomást és ha teszünk, milyen állomást, illetve ellenőrzőpontot.

Ha nehezíteni akarjuk a versenyzők dolgát, akkor csak a nehezen megtalálható pontokat ellenőrizzük, ezt is, ha könnyebb, ládával, ha egészen nehéz, időmérővel ellenőrizzük. Természetesen itt figyelembe kell venni azt is, hogy az állomáson jelenlévők esetleg könnyítenek jelenlétükkel. Sokszor a versenyző bizonytalanságát azzal is fokozzuk, hogy az egyes megtalálható pontokra nem teszünk semmiféle ellenőrzőszervet és a versenyzőnek saját magának kell megítélnie azt, hogy valóban az előírt ponton van-e vagy sem. Sok esetben pedig éppen az a nehéz, ha sok pontot érintve kell a versenyzőnek útvonalát betartania. Mindez természetesen legnagyobb mértékben a terep adottságától függ.

Sűrűn elhelyezett állomások általában a versenyt lassítják, nehezebbé teszik. Nagy távolságra elhelyezett állomások pedig viszonylag rövidebbé teszik a versenyt és egyszerűbbé, sőt sokszor unalmassá is. Az alacsonyabb, tagoltabb terepen sűrűn tudunk elhelyezni állomásokat. A magasabb vidéken 5—600 méteren felül pedig már kevesebb részlet-



tel találkozunk és így az állomásokat is nagyobb távolságra kell tenni. Igen sokszor azért is helyezik nagyobb távolságra az állomásokat, mert a szállás, indító- vagy célállomás helye ezt megkívánja. Ilyenkor a nagyobb távolságok okozta időtöbbletet az állomások ritkításával éri el a rendező. Ez esetben vigyázni kell, hogy a ritkítás túlságosan ne könnyítse meg a verseny tájékozódási részét. Egyes szakemberek véleménye szerint a hosszú útvonal megnehezíti a tájékozódást, de időt ad a „keverések“ behozására. A rövid útvonal megkönnyíti ugyan a tájékozódást és vezet is a versenyzőt, de nem ad időt az esetleges „keverések“ behozására. Mindez persze estenként, az adottságoktól függ.

Általában az állomások és ellenőrzőpontok kiválasztásánál igen fontos, hogy meggyőződjünk azoknak pontos helyéről a térképen is. Minden állomásról pontosan tudnunk kell, hogy a térképen hol van. Ez az utasítások megírásánál és a menetidő kiszámításánál is egyformán fontos körülmény.

Az állomások és ellenőrzőpontok ne legyenek már többszáz méterről is láthatók, hiszen megtalálásukkal tájékozódási feladatot akarunk adni. Az ellenkezője is helytelen, ezért ne rejtsük el az állomást, mert akkor megtalálását nem a tudás, hanem a szerencse dönti el. Tehát ne helyezzük az állomást az erdőben sűrű növényzet közé, ahová nem vezet út.

Csak oda tegyünk állomást, ahol az valóban szükséges is. Az állomások kiválasztásánál gondoljunk a rendezőkre, az állomásbírókra is, hogy az ott tartózkodás elviselhető legyen részükre. Tehát ősszel, télen, hideg időben és különösen éjjel lehetőleg kunyhóban vagy barlangban helyezzük el az állomást, vagy tűzgyújtással tegyük elviselhetővé az ott tartózkodást. (Tűzgyújtásnál vigyázzunk a tűzrendészeti szabályokra.)

### III. FEJEZET

#### Az utasítások elkészítése

Az útvonal összeállítása és az állomások megállapítása után következik az utasítások megírása.

Az utasítás a versenyzőnek adott, versenyfeladatot tartalmazó és a versenyző magatartására vonatkozó szöveg. Az utasítást a terepen felvett adatok jegyzéke — amelyben szerepel az utak iránya, a tereppontok helye, a lemért távolságok stb. — alapján fogalmazzuk meg.

Az utasítás tartalmazza az elérendő legközelebbi elsőrendű állomás meghatározását, az érintendő pontok meghatározását, a követendő útvonalat, végül pedig figyelmeztető, magyarázó felhívást a magatartásra vonatkozóan.

Az utasítás általános szempontjai:

1. írásbeliség,
2. egyértelműség,

3. világosság és értelmesség,
4. egyszerűség.

*Írásbeliség* jelenti azt, hogy az utasításban minden legyen benne, ami a feladatok megoldásához szükséges, ne szoruljon szóbeli utasításra és ilyet ne is adjunk. Alapelve, hogy minden utasítást írásban adjunk.

*Egyértelmű* az utasítás, ha csak a szándékolt pontra, útra vonatkozhat. Ügyeljünk a térkép elnevezéseire és számadataira, mert azok gyakran ismétlődnek. Vegyük figyelembe, hogy esetleg több kiadású térkép van forgalomban, amelyek egymástól eltérhetnek.

*Világos és értelmes* az utasítás, ha a megadás határozottan és nem homályosan van megfogalmazva, ha a meghatározások érthetőek. Tehát kerüljük a „körülbelül“ és hasonló bizonytalan meghatározásokat, irányokat és távolságokat. A szövegben a versenyző a térképhez, vagy adott vázlatához igazodik, ezért a térkép elnevezéseit használjuk. A szöveg olyan legyen, hogy a versenyző világosan megértse belőle a rendező szándékát.

*Egyszerű* legyen a megadás, tehát ne mérnöki számításokkal lehessen csak megállapítani a térképen egy pont helyét, elvégre a versenyzők nem matematikából és geometriából vizsgáznak. Előfordult már versenyeken, hogy több pontból megadott, szerkesztéssel megállapítható ponttól kellett újabb szerkesztéssel meghatározni az állomás helyét, vagy egy háromszögnek a súlypontját kellett kiszámítani, mert ott volt az állomás. Ezeket csak elrettentő példának említjük meg és nem győzzük eleget hangsúlyozni, hogy a versenyek fő célja az, hogy a versenyzők tájékozódási képességét próbára tegyük, nem pedig számtani tudásukat értékeljük.

Az utasítás elkészítésénél követendő módszerek:

#### A) Pontok meghatározása

1. *A térképen feltüntetett pontnak*, a térképen feltüntetett elnevezésével vagy számával. Számoknál adjunk közelebbi megjelölést is. Például magassági pont, háromszögelési pont, stb., mert azonos számok is gyakran előfordulnak a térképen. Helyes megjelölési mód: Dobogókő 700 m háromszögelési pontja.

#### *Példák:*

„jelentkezzék a Hubertus khó-nál lévő következő állomáson“,

„érintse a Szalay-kutat“,

„keresse meg a Ráró-kútnál lévő állomásunkat“,

„érje el a Fehérszikla 463 háromszögelési pontján lévő állomásunkat“.

2. *Térképen feltüntetett, de elnevezés, vagy számnélküli pontoknak a meghatározása.* (Vadászház, forrás, kunyhó, tisztás jel stb.)

a) Valamely térképen feltűnően megjelölt ponttól (legtöbbször háromszögelési, magassági pont jele, falu egyetlen temploma stb.).

Távolság vagy irány, esetleg mindkettő megadásával.

**Példa:**

„Jelentkezzék a Kövespatak 196 magassági pontjától ÉNy-ra 320 m-re lévő tisztás É sarkán elhelyezett állomáson.“

b) A térkép egyéb betűinek és számjeleinek felhasználásával.

**Példák:**

„a Piroska hegy „s“ betűjéig“,

„a térkép Szentmihály-hegy felirat „i“ betű pontjának érintésével jusson el“.

3. *Út, erdővágás, patak, árok stb. mentén elhelyezett pontok meghatározása.* Ez esetben igen sokféle lehetőség kínálkozik meghatározásra a térkép és a terep adataitól függően. Így lehet az útmentén megadott irányban, megadott távolságot közölni. Felhasználhatók az erdővágások, az út- és erdővágás-kereszteződések, különféle jelzett elágazások, metszések, nyergék stb. Meghatározható az állomás, valamely térképen jelzett ponttól az útra adott oldalmetszés formájában is.

**Példák:**

„keresse meg a Csepeliek-kútját, amely a Sás-árok legdélibb csücskének K partján van“,

„juss el az Ökrézszerkert melletti erdővágás-kereszteződéstől 100 m-re Nagyborzsöny irányában a vágás szélén lévő kunyhóhoz“,

„menjen el a 3650 vonás irányú erdővágáson a vasútvonalig“,

„a Pokolvölgyben a patak Ny partján vezető út mentén 405 m magasan forrást talál“,

„jelentkezz a Cseresznyés és Boros-patak találkozásánál lévő állomáson“.

Ügyeljünk, hogy az utak, erdővágások irányát mindig a menetiránynak megfelelően adjuk meg.

4. *Térképen fel nem tüntetett pontoknak a meghatározása:*

a) *szerkesztéssel (metszéssel).* Ez azt jelenti, hogy valamelyik ismeretlen pontot ismert pontból szögekkel (vonás adatokkal) vagy távolsággal határozzuk meg. A szerkesztésnél a következőket tartjuk szem előtt:

Csak ott használjuk, ahol más mód nincs a kérdéses pont megadására, vagy gyakorló, oktató céllal határozzunk meg valamely pontot.

Legyünk tekintettel a térképek rossz állapotára. A használt térképen a hajlásokon jelzett pontok rosszul, vagy egyáltalában nem látszanak. Vásznonra ragasztott térképek szelvényeit nem lehet pontosan illeszteni. Tehát metszést csak egy hajtásképezte szelvény területéről adjunk.

A metszést mindig lehetőleg derékszögben adjuk meg. Mindig lehetőleg a legegyszerűbb feltűnő pontról és kerüljük a kombinációkat.

Két pontból már ki lehet szerkeszteni egy ismeretlen pontot, de mi mégis három adatot adjunk meg, mert így a metszés pontosságát a versenyző is ellenőrizni tudja. (T. i. Ha rosszul szerkesztett hibaháromszöget kap, vagy esetleg a megadott magasság nem egyezik.) Szigorúan ügyel-

jünk, hogy az általunk megadott adatok kiserkesztésekor ne keletkezék hibaháromszög, hanem a vonalak egy pontban találkozzanak. A harmadik adat lehet magassági adat is.

A metszőpont meghatározásánál a kiinduló pontokat jól írjuk körül, félre nem érhető módon adjuk meg. Például 577-es pont megjelölés helytelen, mert az lehet háromszögelési és magassági pont is, vagy lehet két ilyen pont. Jó meghatározás például Akasztóhegy 577-es háromszögelési pontja.

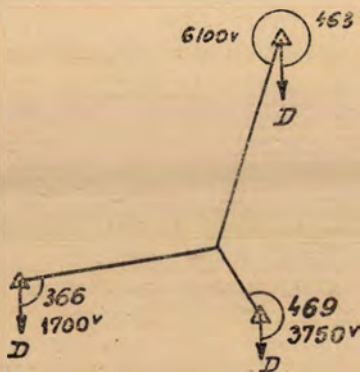
A szerkesztés alapjául szolgáló szög elvileg bármilyen formájú rendszerben megadható. (Fok, vonás, déli nullás, északi nullás, keletre haladó, vagy nyugatra haladó beosztással stb.) Ekkor azonban az utasításban a rendszert meg kell jelölni. Például fokbeosztás ÉK-i rendszer. Megadható a szög az É—D alapvonaltól K-re vagy Ny-ra való eltérés szögében is. Például  $30^\circ$ -ra K-re. Általában az É nullás megadásokat azimutós, a D nullásokat délszöges megadásnak is nevezik.

Újabbán már kerülnek e vegyes megoldást és minden szöget DK-i rendszerű 6400 vonásbeosztású tájoló alapján adnak meg. (D nulla K-re haladó számbeosztás.) Oktalanság ugyanis a versenyzőt a terepen sokféle beosztással megzavarni. Egyenlőtlenség is, mert ha az egyik versenyzőnek van megadott rendszerű tájolója, igazságtalan előnyhöz jut. Jelenleg már a szabály is előírja a DK-i rendszert. Ezt a rendszert azért választották, mert az ilyen típusú tájolóból van forgalomban legtöbb a versenyzők között.

A szerkesztési módokat az alábbiakban közöljük.

A példákban ugyanannak a három pontnak a meghatározását mutatjuk be különböző módszerekkel. A vonás értékek DK-rendszerű tájolóval vannak meghatározva.

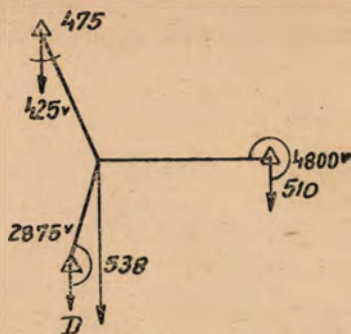
Metszés ismert pontokból ismeretlen pontra.



...jusson el arra az állomásra, amely a Somfő 469 háromszögelési pontjától 3750 vonásra, a Gyertyános 463 háromszögelési pontjától 6100 vonásra és a Sikáros 366 háromszögelési pontjától 1700 vonásra van.

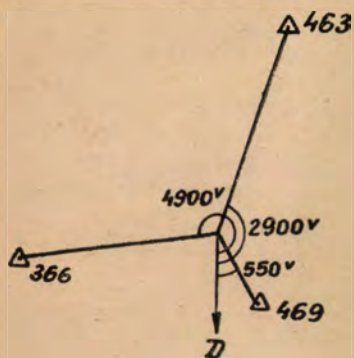
1. ábra

keresse meg azt az állomást, amely a Töviseshegy 510 háromszögelési pontjától 4800 vonásra, a Somhegy 475 háromszögelési pontjától 425 vonásra és az 538 háromszögelési ponttól 2875 vonásra van.



2. ábra

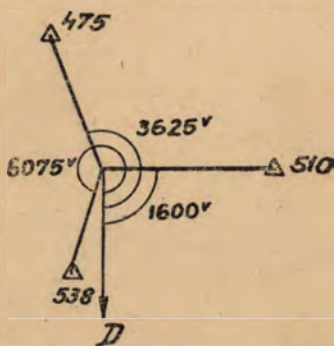
Metszés ismeretlen pontból ismert pontokra.



3. ábra

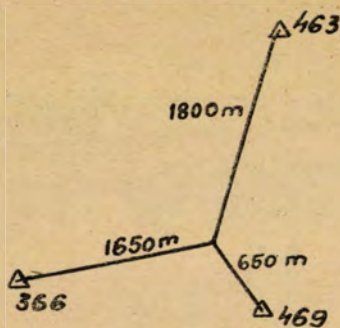
...jusson el arra az állomásra, amelytől a Somfő 469 háromszögelési pontja 550 vonásra, a Gyertyános 463 háromszögelési pontja 2900 vonásra és a Sikáros 366 háromszögelési pontja 4900 vonásra van.

...keresse meg azt az állomást, amelytől a Töviseshegy 510 háromszögelési pontja 1600 vonásra, a Somhegy 475 háromszögelési pontja 3625 vonásra és az 538 háromszögelési pont 6075 vonásra van.



4. ábra

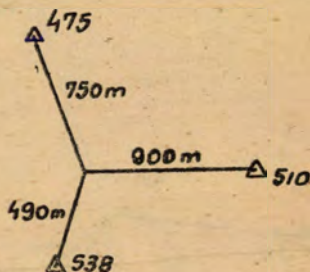
Távolságokkal való pontmeghatározás (mindegy, hogy az ismert vagy az ismeretlen pontból indulunk ki).



5. ábra

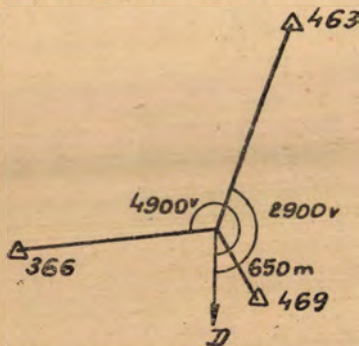
...jusson el arra az állomásra, amely a Somfő 469 háromszögelési ponttól 650 méterre, a Gyertyános 463 háromszögelési ponttól 1800 méterre és a Sikáros 366 háromszögelési ponttól 1650 méterre van.

...keresse meg azt az állomást, amelytől a Töviseshegy 510 háromszögelési pontja 900 méterre, a Somhegy 475 háromszögelési pontja 750 méterre és az 538 háromszögelési ponttól 490 méterre van.



6. ábra

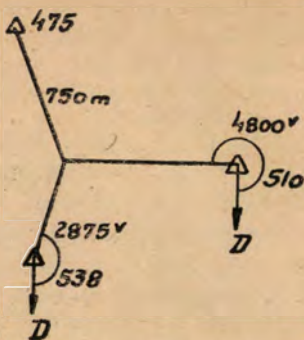
A gyakorlatban a fenti módszereket kombinálni szokták oly módon, hogy az egyik értéket az ismert pontból, a második értéket az ismeretlen pontból adják meg és a harmadik érték pedig rendszerint távolsági vagy magassági adat. Pl.:



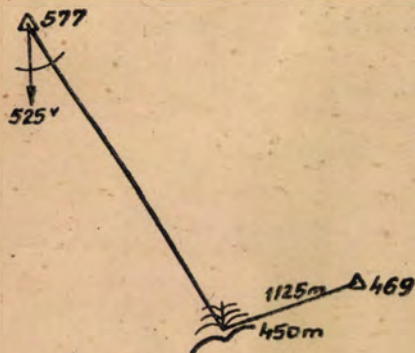
7. ábra

...jusson el arra az állomásra, amelytől a Gyertyános 463 háromszögelési pontja 2900 vonásra, a Sikáros 366 háromszögelési pontja 4900 vonásra és a Somfő 469 háromszögelési pontja 650 méterre van.

...keresse meg azt az állomást, amely az 538 háromszögelési ponttól 2875 vonásra, a Somhegytől 750 méterre és a Töviseshegy 510 háromszögelési pontjától 4800 vonásra van.



8. ábra

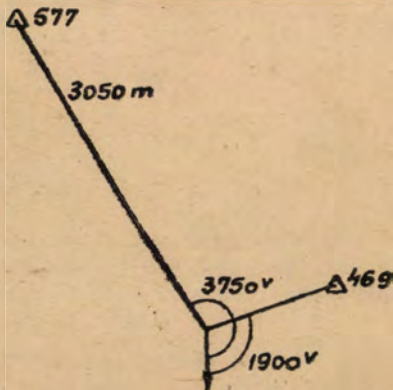


9. ábra

...jelentkezzen állomásunkon, amely az Akasztóhegy 577 háromszögelési pontjától 525 vonásra és a Somfótól 1125 méter távolságra van 445 méter magasságban.

Az állomást lehet egy pontra vonatkoztatott két adattal is meghatározni. Pl.

.. jelentkezzen azon az állomáson, amelytől az Akasztóhegy 577 háromszögelési pontja 3750 vonásra és 3050 méterre, a Somfó 469 háromszögelési pontja pedig 1900 vonásra van.



10. ábra

Elvileg bármely módszer használható, azonban tartjuk szem előtt, hogy ezeknek a módszereknek nem a verseny megnehezítése a céljuk, hanem egy pontnak a meghatározása. A cél az legyen, hogyan tudjuk legfélreérthetlenebb módon a versenyzőnek tudtul adni szándékunkat.

A metszések távolsága 1—6 cm között legyen a térképen. Általában az irányok közlésének sorrendje lehetőleg a DK-rendszernek megfelelően történjen, mert így megkönnyítjük a versenyzőnek az egyes pontok megkeresését a térképen.

b) *Hálózati rendszer felhasználásával történő meghatározás*

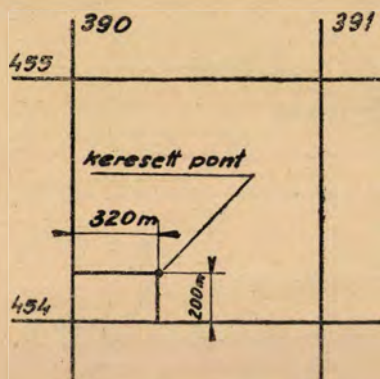
Térképeink a Gellérthegy 235-ös háromszögelési pontjától É-ra és K-re növekedően párhuzamos kilométerhálózati rendszerrel vannak ellátva. Ezek a vonalak a turistatérképek szélein, egyes térképeken berajzolva láthatók. A gellérthegyi kezdőpont azért nem nulla, hanem 500, hogy ne negatív értékekkel dolgozzunk. A hálózati rendszer metszéspontjától É-ra és K-re méterben szokás megadni a távolságot a megadott ponthoz.

*Példa:* érje el a hálózati rendszer szerint

K 390 km + 320 m

É 454 km + 200 m ponton lévő

romos kunyhót.



11. ábra

Ezt a meghatározási módszert lehetőleg csak olyan térképen használjuk, ahol a hálózati vonalak be vannak rajzolva. Versenyen nem kívánhatunk a versenyzőktől olyan nagyfokú pontosságot, amit egy kihajtogatott, vászonra ragasztott térkép széleitől vonalak berajzolása kívánna.

c) *Földrajzi szélességi és hosszúsági adatok alapján meghatározás.* A térképek szélein a Ferrotól, vagy Greenwich-től mért hosszúsági körök,



valamint a szélességi körök adatai vannak. Ezek felhasználásával is meghatározhatók a pontok úgy, hogy a térkép széléről bevetített vonalak segítségével kiszkeresztjük az adott pontot. Ez a módszer azonban teljesen felesleges akkor, amikor más egyszerűbb módszerek is rendelkezésünkre állnak. Itt is megvannak a térképek rossz állapotából eredő szerkesztési nehézségek.

#### B) *Követendő útvonal meghatározása*

Nem minden módszerű versenyen határozzák meg előre a követendő útvonalat. Ha azonban megkívánjuk a versenyzőtől, hogy kiszámított menetidejét betartva érintse a megadott pontokat, az útvonalat is pontosan meg kell számára határoznunk.

Egyértelműség szempontjából a szabályzat is előírja hogy az utasítás ne adja meg külön a követendő útvonalat, ez esetben a térképen is jelzett legrövidebb útvonalon kell haladni és számítani a menetidőt. Amennyiben tehát a versenyútvonal e szakaszát úgyis a térképen jelzett legrövidebb úton akarjuk vezetni, nem szükséges külön meghatározást adni, de az ettől eltérő útvonalat pontosan meg kell határozni. A meghatározásnak olyannak kell lennie, hogy a kiinduló pont mindig jól megérthető legyen az utasításból és a versenyző világosan megértse abból a rendező szándékát.

#### *Megadási módok*

1. *Térképen jelzett út* az irány vagy más jelzésre való utalással határozható meg: például

„menjen le az ÉK-i irányú nyiladék mentén a térképen jelzett 3600 vonás irányú útra“;

„Indulj el a menedékháztól a Négyhányás felé vezető úton“.

2. *Térképen nem jelzett út* megadható úgy is, mint az első esetben, de itt részletesen le kell írni az útvonal változásait: például

„menjen a kerítés mellett a rét ÉNY sarkára, itt ÉNY-ra haladó szekérutat talál. Ezen menjen a műútra és emelkedő irányban haladva keresse meg az 5900 vonás irányában elágazó szekérutat“.

Ha a térképen nem jelzett út követésére vonatkozó egyetlen iránymutatás az utasítás, akkor gondosan meg kell vizsgálni, hogy mindent részletesen tartalmazzon, nehogy a versenyző önhibáján kívül tévútra menjen s ezzel időhátrányba kerüljön, vagy ellenőrzőládát hagyjon ki. Tehát azokat az útelágazásokat, jellemző pontokat, amelyek a versenyzőt ilyen esetben tévútra vezethetik, ki kell emelni a szövegben. Minden olyan versenyen, illetőleg útvonalszakaszon, ahol a versenyzőnek saját magának kell az egységes menetidőt kiszámítani, pontosan tartsuk be ezt a szabályt.

Előfordulhat azonban, hogy a terepadta adottságok olyanok, hogy nagyobb feladatnak látszik a helyes utat kiválasztani, mint betartani egy

megadott útvonalat, amely minden nehézség nélkül az állomáshoz vezetné a versenyzőt. Ilyenkor elég, ha az elérendő pontot adjuk meg, esetleg érintendő pontokat közbeiktatva és a versenyzőre rábízunk az állomás megtalálását. Ebben az esetben azonban feltétlenül támpontot kell adnunk a menetidő számításra vonatkozóan. Ez történhet előre meghatározott menetidővel, amely a legrövidebb útvonalnak megfelelő számításra alapszik. De történhet valamely egységes számítási módszerrel is. Például „menetidejét a légvonalnak megfelelően számítsa“. Ügyeljünk ilyen esetben, hogy a menetidő reális legyen és valóban elérhető legyen a pont a megadott idő alatt.

### *Példák*

„Folytasd utadat felfelé a Rózsabánya-hegy nyergébe, majd a gerincútra fordulva érd el az állomásunkat, amely a Szénáshegy 527 háromszögelésű pontjától 2580 vonásra, a Nagypogányhegy 628 magassági pont 1700 méterre van egy szénégető kunyhóban 660 m magasan. Menetidő 30 perc.“

A szénégető kunyhó csak egy úton volt elérhető, a versenyzőnek tehát úgy kellett megítélnie a terepet, hogy jól válassza ki az odavezető utat, különben időhátránya került. További példa:

Innen 600 méterre levő jelzett tisztáson keresztülhaladva érje el a Kabhegy tetejétől 1550 méterre jelzett kutat. Menetidő légvonalnak megfelelően számítt.“

Itt csak részben volt út, az útvonal utolsó részét ritkás erdőben, út nélkül kellett a versenyzőnek irányban megtennie, ha nem akart arra menni, mehetett nagy kerülővel úton is, de menetideje akkor is utasításnak megfelelően volt számítandó.

### *3. Az iránymenet és a légvonalmenet*

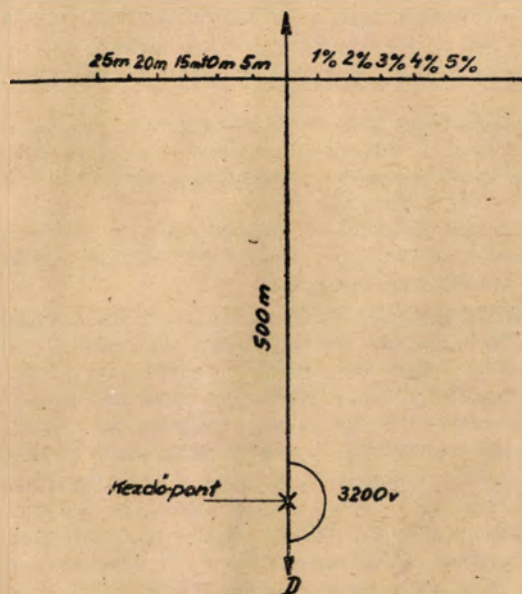
a) *Iránymenet.* Az iránymenet az az útvonal meghatározási módszer, amely egy meghatározott pontból megadott irány betartását írja elő a versenyzőnek. Ezen az irányvonalon azután meghatározott helyen a versenybíróóság megméri a versenyzőnek az eredeti iránytól való eltérését az irányvonaltól jobbra és balra elhelyezett távolságok segítségével. Ezt közönségesen „fésűnek“ szokás nevezni.

A „fésű“ olyan útvonalszakaszon használatos rendszerint, ahol nincs út. Ez esetben az utasításban feltétlen utaljunk a „fésű“ megjelölésre (vagy iránymenet kitételre), mert csak így különböztethetjük meg a közönséges légvonalmenettől.

Iránymenet megadásánál pontosan közöljük a kiindulási pontot (pl. megjelölt fa). Adott vonalon azután az iránynak megfelelően derékszögben pontosan jelöljük meg az eltérést jobbra és balra egyenlő távolságokkal, amint azt a szabályzat is előírja. 500 méternél hosszabb iránymenetet nem ajánlatos rendezni. Adjunk az utasításban a tereptől függően a versenyzőnek külön mérési időt is, mert az állandó iránybetartás

időt vesz igénybe. A szabályzat jelenleg a légvonalnak megfelelő egy-  
 séges menetidőhöz külön legalább 50%-os menetidő hozzászámítását írja  
 elő.

Íránymenetet ma már csak gyakorló versenyeken célszerű alkal-  
 mazni. Nevelőhatású, a tájoló használatához hozzászoktat és pontos mé-  
 résekre kényszeríti a versenyzőt. Komolyabb versenyeken azonban kerül-



12. ábra

jük az iránymenetet, mert nem a tájékozódási tudást teszi próbára. Ver-  
 senybe való beiktatásnál igen pontosan, lehetőleg külön műszerrel mér-  
 jük be az iránymenet végpontját, hogy az esetleges vitáknak elejét ve-  
 gyük. Ügyeljünk arra, hogy az iránymenet kezdési pontjában és végpont-  
 jában időmérés legyen.

b) *Légvonalmenet.* Ha az útvonal nem úton halad és nem kívánjuk  
 ellenőrizni a versenyzők iránybetartását, akkor légvonalmenetet használ-  
 sunk. A versenyzőnek a légvonalmenetnél is saját érdekében be kell tar-  
 tania a pontos irányát, mert különben nem érinti az esetleges tájékozó-  
 dási támpontként megjelölt pontot. Ügyelnünk kell a légvonalmenet meg-  
 adásánál is, hogy az utasításban pontosan meghatározzuk, hol kezdődik  
 és hol végződik a légvonalmenet, mi van a kezdőpontban és mi van a vég-  
 pontban (út, tereptárgy, árok stb.).

Mind az iránymenet, mind a légvonalmenet megadható töréssel is, ez esetben azonban a töréspontot ellenőrzőládával ajánlatos ellenőrizni. Ezt az ellenőrzőládát természetesen csak a titkos időmérőnek megfelelő büntetőponttal szabad büntetni.

#### 4. Egyéb útvonalmeghatározási módszerek

a) *Vázlattal.* A versenybíróság az útvonalat lerajzolja és ez a vonal, kiegészítve az utasítással, adja a versenyző részére a követendő útvonal meghatározását. Ezt a vázlatot lehet térkép mellé is adni (ez esetben a versenyző a vázlat adatait viszi rá a térképre), de lehet térkép helyett is adni.

Útvonalmeghatározási módszerek közé tartozik az is, amikor a versenybíróság a követendő útvonalat térképre rajzolja és a versenyző erről készít magának tetszése szerint vázlatot. A versenyző e vázlat segítségével megy azután végig az útvonalon.

Használható az a módszer is, amikor egy vázlaton előre berajzolják a metszési pontok értékét, azt a versenyző térképén kiserkeszti és útvonalát ennek megfelelően tartja be.

b) *Leírással.* Térkép nélkül, csupán a terep adta adatok alapján útirányok, távolságok, az út minősége, szint stb. segítségével is meghatározhatunk útvonalat. Ilyenkor azonban nagyon ügyeljünk minden részletre, ami a versenyzőt tévútra térítheti. A távolságok számítására adjunk támpontot a versenyzőnek. Ezt a célt szolgálja, ha tiszta papíron megadjuk a követendő út vonalát. A szintet pedig adjuk meg az utasításban.

c) *Iránymentes útvonal-meghatározás.* Csupán távolságok és iránymegadások segítségével is vezethető az útvonal út nélkül úgy, hogy az útvonal egy irányító fáig ér s onnan újabb megadásokat adunk. Így fától fáig végül állomáshoz ér a versenyző. Itt is ügyeljünk az egyértelmű menetidő számításra és a pontos, precíz mérésekre.

#### 5. Figyelmeztető, magyarázó kitételek az utasításban

a) A versenyszabálytól eltérő magatartásra, időszámításra vonatkozó eltérést meg kell jegyezni az utasításban (például, ezen az útvonalszakaszon 5 km-es menettempót számítson). Ahol a térképről nem lehet megállapítani a menetidőt, ott az utasításban adjuk meg azt. Ha a terep-akadály indokolatlanul megnehezíti a versenyző haladását, adjunk plusz időt (például, iránymenetnél).

b) Az útközben a magatartásra vonatkozóan általában a következő kitételek használatosak: pl. „Vigyázz, sziklás terep“ vagy „Útról ne térj le, mert ültetvény van mellette“ stb.

c) Az utasításban a térkép elnevezéseit használjuk.

d) A megadásoknál legyünk figyelemmel a térkép-hibákra, ha a térkép rosszul jelzi az útvonalat, vagy a pontokat, félreértés elkerülése végett adjuk meg a valóságos helyet. A térképrajzolók sem rajzolják egyértelműen a jeleket, pl. a forrás-jel az 1 : 50 000-s térképen 1 mm átmérőjű

karika, a rajzoló nincs tekintettel arra, hogy a forrás helye a karika és a kifolyó-jel metszéspontjába essen, s így a valóságban gyakran egy 50×50 m, szintben pedig 20 m-s terület az, ahol a forrás lehet. A megadásokat tehát úgy fogalmazzuk meg, hogy ne ezen az 50 m-en múljék a verseny sorsa.

e) Iránymegadásokat mindig a következő szempontok szerint jelöljük meg: mindig adjuk meg az irány kiinduló pontját, (tehát úttól, háztól, forrástól stb.).

Az irányt mindig égtáj, vagy vonás szerint adjuk meg, tehát É-ra, K-re, DDK-re stb. és kerüljük a jobbra, balra megjelöléseket. Az irányt mindig a menetiránynak megfelelően adjuk meg.

#### IV. FEJEZET

##### Különbéle feladatok és utasításba adásuk

1. *Kérdések.* A versenyzők a versenyen nemcsak gyakorlati felkészültségükről tesznek tanúbizonyságot, hanem elméleti tudásukat is be kell bizonyítaniuk. Erre szolgálnak a kérdések. A kérdések feltehetőek: politikai ismeretek, tájékozódás, térképismeret, versenyszabály, MHK, általános sportismeretek, turistaföldrajz, geológia, növényismeret, állatismeget, helyi történelem, meteorológia, műszerismeret, elsősegélynyújtás stb. köréből. A kérdések kiválasztásánál ügyeljünk, hogy azok *ne legyenek szigorúan tudományosak*, hanem az átlagos természetjáró műveltségének megfelelőek.

Lehetőleg a tereppel, az útvonallal, vagy a verseny időpontjával összefüggő kérdéseket tegyünk fel.

A válaszadás könnyű, gyors és rövid legyen. Ne kényszerítsük a feleletadót, hogy hosszú leírással válaszoljon, a kérdéseket úgy tegyük fel, hogy a válaszadás néhány szóban is megtörténhessen.

Ne adjunk fel sok kérdést, általában csapatonként, illetőleg önálló versenyző egyedenként maximálisan 10 kérdést adjunk fel, s ezt is úgy, hogy a nyerhető büntetőpontok száma ne haladja meg a 30 pontot.

A kérdéseket ne adjuk fel verseny közben állomásokon, mert azzal okatlanul elhúznánk a verseny idejét. A kérdéseket az indító-, vagy a célállomáson tegyük fel.

A kérdést írásban tegyük fel. Több példányban gépeljük le és tegyük a válaszadó elé, aki tiszta papíron, a kérdésszámokra való hivatkozással válaszol. A rendezőség gondoskodjon papírról és ceruzáról. A válaszadó a válaszukon jelölje meg a csapatszámot és a nevet.

2. *Keresztrejtvény.* Előfordult már versenyen, hogy a rendezőség keresztrejtvényt szerkesztett és azt adta fel kérdésként a versenyzőknek. Űgyes, szórakoztató megoldás, de az így megadott feleletek értéke ter-

mészetesen alacsonyabb a közvetlen kérdéseknél, mert a vízszintes és függőleges kérdésekre adott válaszok betűi kiegészítik egymást. Ezt figyelembe kell vennünk a pontozásnál is.

### 3. Egyéb elméleti feladatok

a) *Vázlatkészítés.* Ezt feladhatjuk a versenyzőknek pusztán elméleti feladatként anélkül, hogy a vázlatnak a verseny folyamán további gyakorlati jelentősége lenne. De feladhatjuk úgy is, hogy a vázlatnak a verseny folyamán hasznát veszik a versenyzők. A vázlat készítése feladható térképről, vagy emlékezet után is. Mindenesetre ügyeljünk, hogy a vázlatkészítéssel ne húzzuk el oktanul az időt.

b) *Látrajzkészítés.* Egy jó kilátópontról látrajzot készítettünk a versenyzőkkel a környékről és megjelöltetjük velük az ismert pontok nevét.

c) *Távolságbecslés.* Jó kilátópontról megjelölt pontok távolságát kérdezzük meg a versenyzőktől.

d) *Metszetkészítés.* Két pont láthatóságának megállapítása szintvonalak kivetítésével térképről.

e) *Fényképek kitalálása.* Valamely ismert tájról, turisztalétesítményről készített jellemző fénykép felismertetése a versenyzővel. Lehetőleg természetesen a versenyútvonallal összefüggő képeket mutassunk.

f) *Kőzet, falevél, virág, gomba* stb. természetben való bemutatása. A versenyző állapítsa meg, milyen fa, milyen virág stb. Itt is lehetőleg az útvonalon található tárgyakat kérdezzük.

g) A leleményes rendező még sokféle feladatot kitalálhat (például túraterv kidolgozása, adott MÁV-menetrend segítségével), de ügyeljünk arra, hogy e feladatok mindig kapcsolatban legyenek a természetjárással.

4. *MHK-feladatok.* A verseny útvonala gyakran alkalmas MHK-feladatok megoldására is. Ilyen lehet gránátdobás, gyorsított menet, cél-lövés, súlylökés, távolugrás, MHK-tornagyakorlatok bemutatása. Itt legyünk tekintettel a következőkre:

a) az MHK-korcsoportokra. Minden versenyzőtől csak olyan szintet kívánjunk meg, amely nemének és korcsoportjának megfelel.

b) Ha az MHK-feladattal kapcsolatban a szint elérése a cél, akkor ügyeljünk, hogy a versenyzők részére olyan feltételeket biztosítsunk, amilyeneket az MHK-szabályok előírnak. Például nem lehet távolugrást rendezni teljes felszereléssel és bakancssal, vagy 1500 méteres síkfutást ugyanígy. Nem lehet 8 km-es gyorsított menetet elvárni 50 perc alatt egy másfélnapos verseny végén, még tornaruhában sem. Elvárhatjuk azonban a szintet a gránátdobásnál és kérdezhetjük a tornagyakorlatokat. A gránátdobásra alkalmas egy tágas rét is. Jó természetesen, ha pálya is rendelkezésre áll. Ismételten hangsúlyozzuk, tartsuk szem előtt az MHK-szabályokat. A teljesített szintekről még a helyszínen adjunk igazolást.

Az MHK-nak éppen az egyik célja, hogy a sportolót olyan nehézségek leküzdésére előkészítse, mint amilyen a természetjáró verseny is. A verseny olyan nagy igénybevételt jelent a versenyző részére, hogy azt sok esetben nem célszerű még az MHK-feladattal tetézni. A versenyző otthon, pályán végezzen edzéseket, gyakoroljon, teljesítse az MHK-szinteket, ezzel tulajdonképpen a versenyen való állóképességét, gyorsaságát növeli.

5. *Terepakadályok leküzdése.* A terepadta lehetőségek felhasználásával lehet főleg ügyességet próbára tévő feladatokat is adni. Például kötélfüggeszkedés, kötélletrán való áthaladás, gerendán áthaladás, kúszás, falon átmászás stb. Ezek tarkítják, változatossá teszik a versenyt. Ügyeljünk arra, hogy a gyakorlatokat ne számítsuk bele az előírt menetidőbe.

6. *Elsősegélynyújtási feladatok.* Ez lehet kötözés bemutatása, vagy sérült ellátásának bemutatása. Ügyeljünk, hogy az ilyen feladatoknál az állomáson olyan személy is legyen, aki el tudja bírálni a feladat helyes megoldását. Ügyeljünk arra is, hogy a feladat túlságosan ne húzza el a verseny idejét.

7. *Egyéb gyakorlati feladatok.* Ezek lehetnek csónakon való átkelés, kerékpározás, céllövészet (lőtérzsabályok, sátorverés, tűzgyújtás stb.). Ezeket, amennyiben szükséges (például úszás, evezés), előre közöljük a versenyzőkkel még a kiírásban.

A gyakorlati feladatok teljesítése sokszor magukon az állomásokon történik. Előfordul, hogy gyakran a feladatok olyan természetűek, hogy érdekükben külön állomást kell létesítenünk. Ügyeljünk arra, hogy ezek az állomások könnyen megtalálhatók legyenek, lehetőleg az elsőrendű állomások közelében legyenek elhelyezve és legyen időmérés a feladat teljesítése előtt és után, mert a feladat teljesítési idejét ki kell emelni a menetidőből.

## V. FEJEZET

### A versenyek szervezése

Ez a fejezet magában foglalja mindazokat a szervezési feladatokat, amelyeket a verseny tervezése, előkészítése és lebonyolítása érdekében meg kell oldanunk.

#### A) *A versenyrendező szerv, versenynaptár és kiírás*

A természetjáró versenyeket rendszerint valamely OTSB, SZOT, egyesület vagy sportkör megbízásából, illetőleg nevében rendezzük.

A tervszerű munka és a sportmozgalom tervszerű fejlesztése megköveteli azt, hogy a versenyek és bajnokságok tervezése egységes elvek, központi irányítás mellett történjék. Ezért kell minden évben egységes

versenynaptárt készíteni. A versenynaptár összeállítása felülről lefelé történik. Az OTSB versenynaptárához igazodnak a TSB-k és sportkörök. Így a megadott időpontban az egyes sportköröknek is össze kell állítaniuk tervezett versenyeket. A megadott versenyidőpontokat a TSB-k engedélyeztik. Így érhetjük csak el, hogy a versenyek az év folyamán jól oszoljanak meg, a különböző rendezvények egymást ne keresztezzék, a többfordulós és kieséses elődöntőket idejében és jól rendezzék meg. Így érhető csak el, hogy idejében mindenki jól felkészülhessen a versenyekre.

A versenynaptár sportáganként, sorszám szerint tartalmazza az évi versenyeket, a versenyek jellegét, időpontját és helyét, a résztvevőket, a felelős rendező szervezet. Kívánatos, hogy a jövőben a versenyek nehézségi foka is meg legyen jelölve a versenynaptárban. A versenynaptárban változtatásokat csak az illetékes TSB engedélyével lehet eszközölni.

A versenykiírás tartalmazza a verseny feltételeit. A versenynaptár megjelenésekor tartalmazza mindig az országos versenyek kiírását is. Kívánatos, hogy a többi versenyrendező szerv is a versenynaptár összeállításával egyidejűleg, de legalább egy hónappal a verseny időpontja előtt, közölje kiírását az érdekeltekkel.

A versenykiírás célja, hogy feltárja a versenyen résztvevő sportkörök és az egyes indulók előtt a versennyel kapcsolatos célkitűzéseket, feladatokat, az indulás feltételeit az elért eredmények értékelésének és összehasonlításának módját.

A kiírás a jobb felsősarokban tartalmazza a versenyrendező szerv elnökének engedélyét. A címben röviden utalni kell arra, hogy melyik sportkör, illetőleg szervezet rendezi a versenyt, milyen alkalomból, milyen sportágban.

Például: a Budapesti Lokomotív SK, Lander Jenő vándordíjas, természetjáró ötpróba versenyének kiírása.

A verseny céljának ismertetésénél közöljük a verseny célját és feladatait, a vándordíj, alapításának körülményeit. A verseny jellegének meghatározásánál ismertetjük, hogy csapat- vagy egyéni verseny lesz-e. Meghatározzuk a versenyt forma, résztvevők, időbeosztás és nehézségi fok szerint.

A verseny helyét és idejét is ismertetjük. A hely legtöbbször titkos, a találkozás időpontját pedig nem a kiírásban, hanem a verseny időpontja előtti ismertetőben szokás közölni.

A versenyrendezősnél ismertetjük a versenybírószám összetételét. Közöljük a versenybírószám elnökének, elnökhelyettesének, valamint a versenytitkárnak nevét, valamint a verseny levelezési címét, telefonszámát.

Közöljük a versenyen való részvétel feltételeit, kik nevezhetnek, milyen módon.

A verseny értékelését, a helyezések eldöntésének módozatait, amennyiben azok a versenyszabálytól eltérőek, szintén közölni kell. Ismertetni kell a díjazást. Ki, milyen eredményekért, milyen díjakat kap. Kö-



zölni kell a költségeket is. Utazás, elszállítás költségeit általában a résztvevők fedezik. Közölni kell a nevezések beküldésének módját, a sorsolás idejét és módját, valamint a különleges szabályokat és a hozandó felszerelést.

### B) A versenybíróság

A versenybíróság elnöksége, amelynek tagjai a versenybíróság elnöke, helyettese (-ei) és a versenytitkár;

a versenybíróság tagjai az indítóbíró, célbíró, időmérőbírák (állomásbírák), pontozóbírák, szakaszbírák, pályabírák, tájékoztatóbírák, a versenyzők mellé beosztott bíró, az orvos és segédei stb.

Fentiekén kívül még az illetékes TSB ellenőrzőbírót is küldhet, aki mint a TSB képviselője ellenőrzi a versenyt, de nem tagja a versenybíróségnek.

*Az egyes bírák feladatai.* Az egyes bírák feladatait a versenyszabály pontosan előírja. Itt csak rövid ismertetést közlünk a feladatokról.

*A versenybíróság elnöke* a verseny felelős vezetője és irányítója. Irányítja az egész versenybíróság munkáját. Vezeti a versenybíróság üléseit. Kijelöli a verseny színhelyét, útvonalát és az érintendő pontokat. A versenybíróság tagjait ő jelöli ki az egyes munkaterületekre. Ellenőrzi a verseny megkezdése előtt, hogy megvan-e a szükséges felszerelés és a verseny sikeres lebonyolításához minden feltétel biztosítva van-e. Gondoskodik az egyes pontok megfelelő megjelöléséről és az oda beosztott bírák felvezetéséről. Figyelemmel kíséri a verseny szabályos és megszakítás nélküli menetét, megoldja a verseny folyamán felmerülő vitás kérdéseket. Ellenőrzi, hogy az indulók megfelelnek-e a kiírás feltételeinek. Felülvizsgálja az elért eredmények szabályszerűségét. Gondoskodik a verseny végén a terepen elhelyezett bírák, rendezők összegyűjtéséről. Legkésőbb a verseny befejezésétől számított 8 napon belül a versenyrendező szervnek és az ellenőrzőbíróknak köteles benyújtani a sajátkezűleg igazolt versenyjegyzőkönyveket és az eredményt tartalmazó kimutatást. A versenybíróság elnöke felülvizsgálja a verseny közben és az értékelésig benyújtott óváásokat és dönt ezek felett. A versenybíróság elnöke beszüntetheti, vagy megszakíthatja a versenyt, ha erre megfelelő ok van, pl. váratlanul kedvezőtlen időjárás miatt rövidíteni kell a versenyt. A verseny kiírás feltételeit azonban nem módosíthatja és nem térhet el a versenyszabálytól. A versenybíróság elnöke bármely más bíró döntését megváltoztathatja, ha az hibás volt, az ő döntéseit azonban, hacsak nem szabályellenes, nem lehet megváltoztatni.

*A versenybíróság helyettes elnöke* megosztja a munkát a versenybíróság elnökével és gyakorolja az elnöki jogokat a reábizott munkaterületen. Helyettesíti az elnököt annak távollétében, részt vesz az ellenőrzésben. Ha a versenyen egyidőben több útvonal is van, több elnökhelyettest is lehet kijelölni. Rendszerint az elnökhelyettesek az egyes útvonalrészek előkészítői és lebonyolítói, ők látják el a szakaszbíró tisztjét is.

*A versenytitkár* látja el az elnökségi munkával kapcsolatos adminisztratív jellegű feladatokat. Átveszi a nevezéseket, elvégzi a sorsolást, elkészíti a versenyek lebonyolításához szükséges indítási jegyzéket, gondoskodik a nyomtatványokról. Elvégzi mindazokat a feladatokat, amelyek az elnök reá bíz. Általában a versenytitkár bonyolít le a verseny-nyel kapcsolatos minden adminisztratív és pénzügyi feladatot. Így az utazás, a szállítás, az ételmezés, az anyagok beszerzése és szállítása, levelezések, jegyzőkönyvek készítése, eredmények összesítése stb. Gondoskodik a verseny végén valamennyi írásbeli adat összeszedéséről és összesítő jelentést készít.

Röviden: az elnökség feladata a helyettesekkel együtt a terepet előkészíteni, utasításokat megfogalmazni és megírni, a szükséges felszerelést beszerezni, a kiírásnak és a rendelkezésre álló költségkeretnek megfelelően a versenyt megrendezni.

*Az indítóbíró* végzi a versenyzők szabályszerű elindítását, eszközeik, felszerelésük és személyazonosságuk ellenőrzését.

A versenyórákat egyezteti a szakaszbíró órájával.

*A célbíró* megállapítja a versenyzők célbaérkezésének sorrendjét, és idejét.

*Az időmérőbíró* az egyes állomásokon méri a versenyzők érkezési és indítási idejét, betartja-e az előírt indítási időközöket.

*A pontozóbíró* végzi a helyszínen a versenyzők értékelését.

*A szakaszbíró* a verseny egyik szakaszán helyettesíti a versenybíró-ság elnökét, vagy helyettesét, tehát elintézi egy szakasszal kapcsolatban a bírák felvezetését és összeszedését, megoldja mindazokat a feladatokat, amellyel a versenybíró-ság elnöke megbízta.

*A tájékoztatóbíró* nagyobb versenyeken ismerteti a sajtóval és az érdeklődőkkel a verseny feltételeit és lefolyását. Mindenki, aki a versenyen kívül áll, a tájékoztatóbírótól szerez információt.

*A versenyzők mellé beosztott bírúk* figyelmeztetik a versenyzőket az indulásra, szállásra vezetik őket, felkelésről gondoskodnak, megadnak minden szükséges tájékoztatást a versenyzőknek.

*A versenyorvos és segédje.* Kívánatos, hogy minden versenyen orvos is legyen jelen. Nagyobb versenyen segítők is vannak az orvos mellé beosztva. A versenyorvos a verseny előtt ellenőrzi, hogy a versenyzők részt vettek-e sportorvosi vizsgálaton, van-e engedélyük versenyzésre. Ellenőrzi az egészségügyi és tisztasági követelmények betartását. A verseny folyamán figyelemmel kíséri a versenyzés élettani hatását a versenyzőkre, ebből a célból verseny közben vizsgálatot is végez, ha szükségesnek tartja. Sérülések esetén orvosi segítséget nyújt és megállapítja, hogy a versenyző a sérülés után folytathatja-e a versenyt. A versenyorvost megfelelő felszerelésekkel kell ellátni.

A versenybíró-ság a verseny megrendezése előtt legalább 4 héttel a verseny pontos leírását, az utasításokat, a gyakorlati és elméleti feladato-

kat, az előírt menetidőt, távolságot, szintkülönbséget, azaz a versenyre vonatkozó valamennyi adatot az illetékes TSB által kiküldött ellenőrző-bíró rendelkezésére bocsátja.

### C) A verseny előkészítése

Itt csak a szervezéssel kapcsolatos teendőket ismertetjük, a versenyútvonal összeállításával kapcsolatos tennivalókat az I—IV. fejezetekben már ismertettük. Közben párhuzamosan folynak a szervezési munkálatok. Ezeket természetüknél fogva a következő két csoportba osztjuk:

helyszíni előkészítés és otthoni előkészítés. Munkánkat tegyük tervszerűvé, ezért készítsünk tervet, ütemezzük be az egyes feladatokat, adjunk határidőket és jelöljük meg felelősöket.

#### *Helyszíni előkészítés*

Ide tartoznak elsősorban a verseny színhelyén elvégzendő tárgyalások, amelyeket rendszerint a versenytitkár folytat le; továbbá a szükséges engedélyek beszerzése a területre, tereptárgyak használatára, szállásul, indítóállomásul, célul szolgáló helyiségek megszerzése. Helyszíni élelmezés, helyi szállítások, akadálypálya elkészítése, megállapodás fűtésre, fogadtatásra, dekoráció készítésére, anyagok vásárlására (például szalma) stb. Mindezeket a problémákat helyszínen tárgyaljuk le az illetékesekkel s utána levélben hivatalosan rögzítsük le. Minden esetben vegyük fel a helyi, erdészeti, vadászati, közigazgatási egységekkel a kapcsolatot és vegyük igénybe segítségüket. A helyi TSB-vel szintén vegyük fel a kapcsolatot.

Élelmezés megszervezésére megállapodhatunk a helyi vendéglátó iparral. Ebben az esetben megrendelőlevelet kell idejében küldeni. Az élelmezés megszervezhető valamely vadászházban való főzéssel is, ebben az esetben azonban anyagról és annak szállításáról gondoskodnunk kell. Hasonlóképpen ne feledkezzünk meg a szükséges edényről és evőeszközökről, ha azt nem a versenyzők hozzák.

Mindezt természetesen levelezzük le. A levelet a rendező szerv hivatalosan írja és bélyegzőjével bélyegezze le. A rendezőség tagjainak minden egyes alkalommal legyen megbízólevelük. A megbízólevél tüntesse fel, hogy a nevezett személyt mivel bízták meg, milyen feladatot kell megoldania. A megbízólevélben kérjük a helyi hatóságokat a rendezvény támogatására.

#### *Otthoni előkészítés*

Az otthoni előkészítés nem kevésbé fontos, mint a helyszíni, mert a verseny sikere ettől is függ.

1. *Részletes költségvetés készítése.* A verseny idejének, útvonalának, állomásainak, a résztvevők számának és az anyagszükséglet ismeretében összeállítható a részletes költségvetés, amely pontosan tartalmazza az előrelátható kiadásokat. A kiadások összeállításánál mindig tartsuk szem

előtt az érvényben lévő pénzügyi szabályokat. A költségvetés a következő címekre oszlik:

a) *utazás*, tartalmazza a versenyzők utazási költségeit, amennyiben ezt a rendező szerv fedezi és a rendezők utazási költségét. Külön számítsuk ki a Máv, a Mávaut és egyéb közlekedési eszközre eső költségeket. Tartalmazza ez a cím, hogy hol, honnan, hová és mikor hány főt kell szállítani;

b) *szállás*, tartalmazza, hogy hol, hány főt szállásolunk el és mikor, kinek fizetendő a szállásdíj;

c) *ellátás*, lásd b)

d) *anyagok*, idetartoznak a postaládák, táblák, sátrak, lámpák és mindazok a kellékek, amelyeket megvásárolunk, vagy megszerzünk a versenyre;

e) *díjak*, tartalmazza a díjazást, az érvényben lévő rendeletek szerint. Milyen elhelyezést, milyen díjat adunk, kinek fizetjük.

f) *nyomtatványok*, idetartoznak a kiértékelő kartonok, lapok, borítékok, tasakok, ceruzák, szabályzatok stb.;

g) *dekorációs költségek*;

h) *bírci díjak*, az ellenőrzőbíráknak és minősített bíráknak járó, rendeletben megjelölt díjak;

i) *egyéb költségek*, például: anyagszállítás stb.

A költségvetés összeállításánál ügyeljünk arra, hogy az egységárat mindenhol feltüntessük, úgyszintén, hogy hány főre szól a kiadás, az anyagoknál a mennyiséget is tüntessük fel. Jelöljük meg mindig, hogy hol, mikor, milyen teljesítésért kinek mennyit kell fizetni.

2. *Rendezők biztosítása és előkészítése*, (bírák). Előre mérjük fel, hogy hová, hány rendezőre van szükségünk és azokat honnan biztosítjuk. Szakosztályi versenyeknél a szakosztály tagjai adják az állomások személyzetét. Ha valamelyik TSB rendező a versenyt, már nehezebb a kérdés, ilyenkor vagy meghívásos alapon válogatjuk ki a rendezőket, vagy előírjuk az indulóknak, hogy kellő számú rendezőt hozzanak magukkal. A szakosztályi alapon összeválogatott rendezőknél ismerjük a személyeket, tudjuk mire képesek, de az így összeregrutálódott rendezőgárda képességeit nem ismerjük. Ez pedig fontos az azonnali értékelés szempontjából. Állomáson azonnali értékelést csak előre ismert rendezőgárdával végezzünk.

Az időmérőbíró tisztét már kevésbé gyakorlottak is elvégezhetik. Ha megvalósul az állomásbírák képzése, akkor az ilyen képesítéssel rendelkező természetjárók alkalmasak lesznek a pályabíró, állomásbíró, időmérőbíró, pontozóbíró tisztének ellátására.

Mindenesetre előre szervezzük meg a feladatokat és legyen névsorunk a feladatokra számításba jövő rendezőkről. Állomásonként két-két főt helyezünk el, ahol nehezebb feladatot kell megoldani, oda ennek megfelelően hármat, vagy többet. Vegyük figyelembe a rendezők felszere-

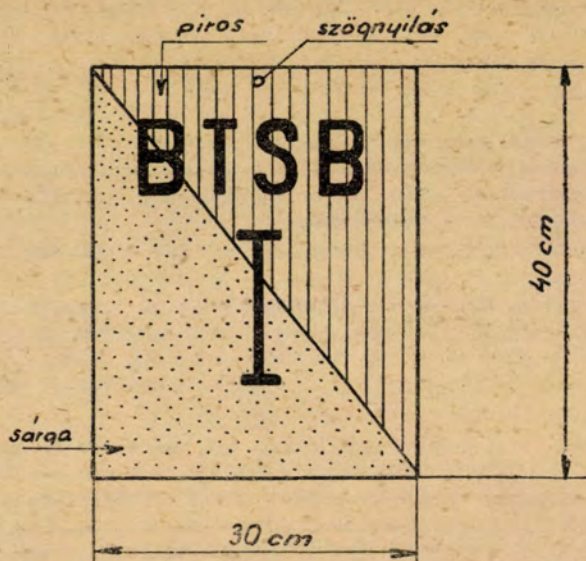
lését. A szabadban tartózkodni egyhelyben más, mint versenyezni, különösen ősszel, tavasszal, télen és éjjel, hideg időben, esőben, tehát az állomásmegjelenést el kell látni sátorral, figyelmeztetni kell őket, hogy vigyék magukkal meleg holmit, élelmet, lámpát, ceruzát, órát stb. Előre közöljük a rendezővel, mennyi ideig kell egyidejűleg egyhelyben tartózkodnia, hogy ennek megfelelően felkészülhessen. A fentiek érdekében még a verseny időpontja előtt hívjuk össze a rendezőgárdát és beszéljük meg velük az említett teendőket. Ekkor mindenesetre vigyázzunk, hogy ne sértsük meg a rendezői titoktartást.

3. *Felszerelés beszerzése.* Idetartozik minden, amit nem a versenyzők, hanem magunk viszünk a terepre. Az állomásokat, hacsak lehet, sátorral lássuk el. Az idő viszontagságai ellen ez az egyetlen óvintézkedés, amit tehetünk. Ne feledjük el zuhogó záporban az állomásbírót, amellyel hogy bőrig ázik, nem tud dolgozni sem, éjjel pedig a hideg ellen és a fényszüremlés ellen is célszerű a sátor. Tehát sátracról már jóelőre gondoskodjunk.

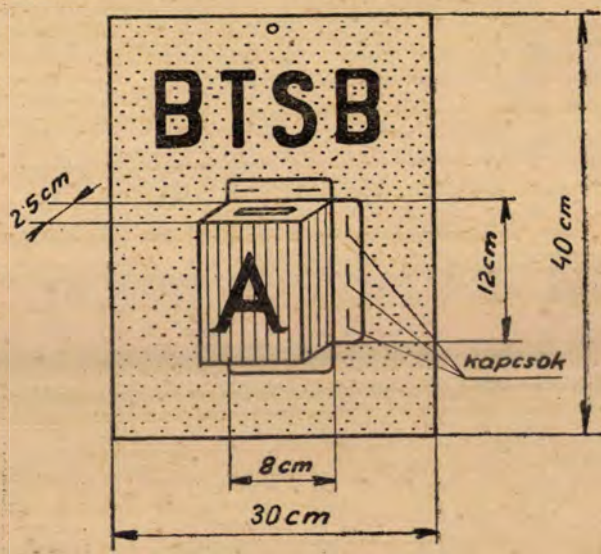
Lehetőleg minden állomáson legyen egy kulacs víz és egy kis elsősegélynyújtó felszerelés. Emellett célszerű, ha a versenyen külön elsősegélynyújtással is megbízott személy, lehetőleg orvos van, akinek felszereléséről szintén gondoskodunk. Orvos jelenléte azért is kívánatos, mert ellenőrizni tudja a versenyzés élettani hatását a versenyzőkre és az esetleges káros következményekre fel tudja hívni a figyelmet.

*Ellenőrzőládák és táblák elkészítése.* Az állomásokat táblával kell megjelölni. A versenyszabály előírja a táblaméreteket. Ajánlatos 30×40 cm-es táblák használata. A gyakorlatban használnak nagyobbakat is, a lényeg az, hogy jól észrevehető legyen. Célszerű valamilyen feltűnő színű festékkel is bekenni és erre írni a szöveget. A táblán legyen feltüntetve a rendező szerv neve és az állomás megkülönböztető jele. Ez lehet betű vagy szám. Általában az I. osztályú állomásokat római számmal, az időmérőállomásokat arabszámmal jelöljük. A tábla anyaga lehet vas- vagy karton, amely festékkel impregnálva nem ázik el, de lehet merevítővel ellátott vászon is. Alumíniumtábla kétségkívül a legtartósabb, de viszonylag nehéz. A táblán legyen zsinag vagy nyílás, amellyel jól felerősíthetjük. A felerősítésre legcélszerűbb, ha szeget használunk. Előre gondoskodjunk tehát szegről és kiskalapácsról. 13–14. ábra.

*Az ellenőrzőláda vagy „postaláda“* a táblához hasonló méretű, táblára felerősített doboz, amely felülről bedobónyílással van ellátva és alulról kiüríthető. Lényeg, hogy szükség esetén maximálisan 50 db. 5×7 cm nagyságú kis kartonlap könnyen elférjen benne. Ajánlott méret: 2,5×8×12 cm. Anyaga lehet karton, fém, furnírlemez, esetleg vászonzacskó. Ellenőrzőládák helyett kartonokat is szoktak felfüggeszteni, ebben az esetben tegyünk a kartonok fölé egy táblát is, mert máskülönben nehéz azt felismerni. Annyi cédulát függesztünk fel, ahány versenyző ott elhaladhat. A ládákat és cédulákat betűkkel szokták megjelölni. Az ellenőrzőládák előnye, hogy együtt tartják a cédulákat, nem kell attól



13. ábra. Állomástábla



14. ábra. Ellenőrzőláda

félni, hogy a versenyző valahol elveszti a kapott cédulát. Hibájuk, hogy könnyen ellopthatják, vagy megrongálják és hogy aránylag nagy helyet foglalnak el. Az értékelésnél csak akkor használhatók fel, ha a verseny végén az értékelő- vagy pontozóbíróhoz kerülnek. Külön össze kell szedni őket.

A leszakítóskarton előnye, hogy kevésbé lopják el és a versenyző magával viszi, így a pontozóbíró azonnal felhasználhatja az értékelésnél. Hátránya: a versenyző könnyen elveszti, s így nem tudja igazolni, hogy valóban leszakította-e; visszaélésekre is alkalmat ad. A cédulák verseny végén künnhagyhatók, nem feltétlen szükséges összeszedni őket.

Mindezek alapján célszerű a kettős ellenőrzés. Ezért tegyünk ellenőrzőládát az ellenőrzőpontra és szögeljünk alá leszakítani való cédulákat is. Így tökéletes ellenőrzés biztosítható az ellenőrzőpont érintésére vonatkozóan és mindkét rendszer előnyeit egyesíthetjük.

**Bedobóskarton.** Általában  $5 \times 7$  vagy  $3,5 \times 5$  cm méretű karton, amely a versenyző rajtszámával van ellátva. Ezt a kartont a versenyző az állomásnak megfelelő számban mindig az indítóállomáson kapja meg.

Ha többútvonalas a verseny és több csapat indul azonos rajtszámmal, ügyeljünk arra, hogy az egyes csapatok kartonjai megkülönböztető jellel legyenek ellátva útvonalanként. Így az értékelésnél azok nem keverednek össze.

Amikor a „seprű” vagy az értékelőbíró az ellenőrzőládából a bedobott kartonokat kivesszi, rá kell írni, hogy milyen jelzésű láda volt az, amelyből azokat kivették.

A bedobóskartonok gyártásához gyakorlati tanácsként elmondhatjuk, hogy  $\frac{1}{8}$  ív nagyságú kartonból 18 db.  $5 \times 7$  cm és 36 db.  $3,5 \times 5$  cm-es méretű kis kartont lehet gyártani.

**Leszakítóskarton.** Ez a bedobóskartonhoz hasonló nagyságú karton, amely az ellenőrzőláda betűjének megfelelően van megjelölve. A leszakítóskartonok leadásánál is ügyelni kell, hogy keveredés ne történjék. A leadáskor az illetékes bírónak meg kell jelölnie minden egyes kis kartonon, hogy milyen rajtszámú csapattól, vagy versenyzőtől vette azt át. Célszerű, ha a kis kartonokat sorszámmal látjuk el, mert így a letépés sorrendjét is ellenőrizhetjük.

Nagyobb versenyeken, ahol több útvonal van, ajánlatos, ha az egyes útvonalakhoz tartozó kartonokat (leszakító és bedobós) különböző színű lapokból gyártjuk.

Egészen kis versenyeken az ellenőrzőpontok érintésének bizonyítása megoldható az illető ponton elhelyezett aláírásra alkalmas nagyalakú kartonlappal is.

**Időmérés.** Fontos, hogy minden állomásnak legyen órája. Tehát előre közöljük a leendő időmérő- és állomásbírákkal, hogy hozzanak órát. Legyen az állomásnak ceruzája. Toll, vagy tintaceruza nem célszerű, mert könnyen elmosódik. Ha helyszínen értékelnek, legyen az állomásnak megfelelő táblázata is.

*Nyomtatványok.* Gondoskodnunk kell megfelelő mennyiségű állomás- és csapatkartonról, valamint kiértékelő nyomtatványokról. Ezekről bővebben az Értékelés című fejezetben mondunk.

*Lámpa.* Az indító- és célállomásokon, fedett helyen gondoskodjunk világításról (petróleumlámpa). Az állomásoknak szintén szükségük van éjjeli versenyen lámpára, tehát figyelmeztessük az állomásbírákat arra, hogy hozzanak lámpát.

*Egyéb felszerelési tárgyak.* Elsősegélynyújtó felszerelés, kötél, főzőedények stb. alkalom szerint.

A nyomtatványokat célszerű tasakba tenni (lásd 6. pont).

4. *Utasítások leírása.* Az előre megfogalmazott és ellenőrzött utasításokat legépeljük és sokszorosítjuk. Ügyeljünk a megfelelő példányszámra. Az indulók számán kívül még a versenybírószám tagjai részére, valamint a jelentésekhez szükséges példányok is meglegyenek. Csapatonként az utasítást lehetőleg két példányban adjuk. Külön gondoskodjunk az állomás, a felevezető és az ellenőr részére szükséges példányról is. A sokszorosítás a szükséghez képest indigóval, Ormig vagy Stencil, esetleg Rotaprint útján történhet. Ügyeljünk arra, hogy a sokszorosításkor ne csússzék be hiba. A szöveg és a számok jól láthatók legyenek. A verseny előtt feltétlenül ellenőrizzük még egyszer a lesokszorosított utasításokat. Ezután vágjuk szét az utasításokat és az útvonalszakaszra vonatkozókat kapcsoljuk össze. Gondosan ügyeljünk, össze ne keveredjenek. Az utasítások leírása a következő módon történjék:

#### Rendező jele

Állomás jele

útvonal jele

Szöveg: (meghatározó, magyarázó és figyelmeztető rész).

Például:

*Az 1952. évi budapesti természetjáró bajnokság*

*Indítóállomás: Eszékála*

B/2

Induljon el az indítóállomástól a 438 magassági pontra és onnan menjen a térképen jelzett N. Maklány és N. Hangyás oldalában haladó nivó út felhasználásával mindvégig a térképen jelzett utat követve a Kotliszka-órház kútjánál lévő állomásunkra.

Az utasítások szövegezésénél a térképen jellel jelzett pontok (háromszögelési, magassági) a jelnek megfelelően is feltüntethetők az utasításban, de a legcélszerűbb, ha szóban kiírjuk. Példa: „a 438. magassági pontra”.

A fogalmazásban törekedjünk az egyöntetűségekre. Tehát, ha egy ki-fejezőmódot elkezdünk, azt valamennyi utasításban kövessük. „Jelzett útvonal” alatti általában minden térképen jelzett útvonalat értünk. A turistajelzéssel ellátott útvonal meghatározásánál jelöljük meg, hogy kék- vagy pirosjelzésű út, vagy turistajelzés az.



Ha szükséges, készítsünk általános utasítást is akár a versenyzőknek, akár a rendezőség tagjainak.

Ha a célállomás helyét a versenyzőkkel nem ismertetjük, eltévedés esetére úgynevezett „keverőborítékot“ adjunk. A keverőborítékban elhelyezett utasítás meghatározza a célállomás pontos helyét, a legközelebbi közlekedési eszközt, a közlekedési eszközt hogyan lehet elérni és az mikor indul. Ezt a borítékot megoldhatjuk úgy, hogy a menetkartont képezzük ki borítéknak és ebbe helyezzük az utasítást, de külön zárt borítékba is helyezhetjük.

5. *Térképről való gondoskodás.* Ha a verseny szabályos turistatérkép által ábrázolt terepen zajlik le, akkor elegendő a versenykiírásban vagy értesítésben előre közölni, hogy milyen térképet hozzanak a versenyzők magukkal. Ha azonban a terepről nincs turistatérkép, vagy olyan mennyiségben lenne szükséges az, ami nem várható el a résztvevőktől (például csapatonként 2–3 darab Börzsöny-térkép), vázlatot kell készítenünk. A vázlat lehet útvonalvázlat, lehet terepvázlat. Ennek alapján kell a versenyzőnek eligazodnia. Különböző vállfajait a VIII. fejezetben ismer-tetjük.

6. *Tasakok készítése állomásonként.* Ajánlatos minden állomás részére kartonból készült tasakokat beszerezni. Erre a célra megfelelnek a nagyalakú borítékok, vagy  $18 \times 24$  cm méretű kartonból készült tasakok. Ezeket azután megőrizve több versenyen felhasználhatjuk. Réa-ragasztott címken jelöljük meg az állomás számát és nevét. Például 5. Kőkapu-órház. Új versenyen azután új címkét ragasztunk az előzőre.

A tasakba még otthon előre helyezzük be a következőket:

- az állomáskarton,
- utasítás a csapatoknak (ha elsőrendű állomás),
- utasítás az állomásnak (ha van),
- utasítás és táblázat az értékelésre (ha pontozóbíró az állomáson működik),
- egy darab ceruza.

Az indítóállomás részére ezeken kívül a csapatkartonokat és a bedobókartonokat is helyezzük tasakjába.

7. *Vasúti jegy, autóbusz, különkocsi.* A vasúti jegyeket általában célszerű közösen megváltani. Ne vegyék meg azokat több nappal előbb, de ne halasszuk az utolsó pillanatra sem. Legjobb, ha a vonat indulása előtti találkozáznál, amikor már mindenki együtt van, de legalább a vonat indulása előtt félórával megváltjuk a jegyeket.

Ha lehet, biztosítsunk külön kocsit. Általában a MÁV állomásfőnökségek nem szoktak ilyen kérések elől elzárkózni.

*Autóbusz.* Több verseny kudarcba fulladt már a megígért autóbusz elmaradása miatt. Csak biztosan számítható autóbuszjáratokra építsünk. Menetrendszerű járatoknál számoljunk azzal, hogy legtöbb járat szombaton amúgyis tömött és versenyzőinknek nem nagyon jut hely. Sok járat vasárnap nem is közlekedik. A helyileg illetékes MÁVAUT-tal be-

széljük meg, hogy hány főt akarunk szállítani és ez milyen összegbe kerül. Ha előnyösnek ígérkezik, béreljük autóbust. (Megrendelőlevél.)

Az úgynevezett baráti alapon megígért autóbuszok rendszerint elmaradnak. Tehát ilyenre ne építsünk. Ugyanez az eset, ha egy bizonyos kocsira építünk. Ez az utolsó pillanatban elromolhat és versenyünk kudarcba fullad.

8. *Adminisztratív feladatok.* Gondunk legyen rá, hogy a szükséges kikérőlevelek, engedélykérő levelek, rendelések, időben elmenjenek úgy, hogy azokra válaszolni is lehessen. Nemleges válasz esetén még segíteni tudunk a bajon. A versenyt előkészítő bírácoknak a bejárásnál adjunk megbízólevelet, úgyszintén a versenyen. Ha szükséges, ilyen a versenyző csapatoknak is adjunk, hogy esetleges igazoltatásnál rendelkezésre álljon.

A versenyzők értesítése. A versenykiírásban már közöltük a verseny feltételeit, a nevezési módokat. Itt említjük meg, hogy kiírásakor célszerű nevezési nyomtatványt mellékelni. A nevező sportkörök ezen küldik be nevezésüket a versenybíróshoz. A versenybírószág a lehetőségek reális számbavételével egyidejűleg dönt a nevezések elfogadásáról. Azokat a sportköröket, amelyek nevezését a versenybírószág elfogadta, legalább egy héttel a verseny időpontja előtt erről értesíteni kell. Ezenkívül tudassuk velük mindazokat a tudnivalókat, amelyek a kiírásban még nem voltak benne, de szükségesek a versenyen való elindulásukhoz. Ilyenek a találkozás helye és ideje, a hozandó felszerelés (térkép!), pontos költségek stb.

A verseny előtt idejében értesítsük a sajtót a verseny időpontjáról és körülményeiről. Nagyobb versenyeken a sajtó is képviseltetni szokta magát.

Ezek a tennivalók legnagyobb részben a versenytitkár feladatai.

#### D) *A verseny lebonyolítása*

A verseny tervszerű és egyöntetű lefolyása érdekében előre szerkesztjük meg a „menetrendet“, vagy úgynevezett forgatókönyvet. Ez tartalmazza az egész verseny leírását a találkozástól a kiértékelésig. Nagyobb versenyeket úgy bonyolíthatunk le zavartalanul, ha a feladatokat előre leírtuk és kiosztottuk. Különböző hibákat követhetünk el, bizonyos feladatokról megfeledezhetünk. A továbbiakban részletesen foglalkozunk azokkal a feladatokkal, amelyeket a verseny lebonyolítása alkalmával meg kell oldanunk. Az egyes pontokat úgy tárgyaljuk, ahogy a forgatókönyvben is szerepelniük kell. Hiába a legkitűnőbb összeállított útvonal, a legjobban megszerkesztett utasítások, ha az állomások nincsenek a helyükön, ha a helyszínen derül ki, hogy egymagunk nem tudjuk a versenyt felvezetni, vagy nincs elég rendezőnk. Ezért a verseny lebonyolításával kapcsolatos feladatokat igyekszünk részletesen tárgyalni.

1. *Találkozás és utazás.* Az értesítésben, 6 nappal a verseny időpontja előtt közöltük a találkozó helyét és idejét. A találkozót úgy írjuk ki, hogy az, ha szombaton van az indulás, ne essék délután 3 óra elé, vasárnap

pedig reggel 6 óra elé. A versenyzők pontosságára számítva, úgy állapítjuk meg a találkozási időpontot, hogy a vonat indulása előtt félórával be-szállhassunk, tehát az indulás előtt körülbelül  $\frac{3}{4}$  órával előbb találkozunk.

A találkozóhelyen legyen egy felelős személy (versenyzők mellé be-oztott bíró), aki irányít (1 fő). A rendezőség tagjai az előre lefoglalt kocsit átveszik a pályaudvari személyzettől (3 fő). Két fő irányítja a versenyzőket, 1 fő írja a névsort, külön a versenyzőket csapatonként, külön a versenybírákat és külön a vendégeket. Egy fő váltja meg a jegyeket. A beszállásnál a kocsiban úgy helyezzük el a sportolókat, hogy a versenyzők és a rendezők az esetleges megbeszélések lebonyolítása miatt külön legyenek. Célszerű, ha a rendezőket karszalaggal látjuk el. A be-szállás után a vonat indulásáig küldjük ki egy rendezőt a találkozó-helyre az esetleges későjövők útbaigazítására.

Ha rendelt autóbuszunk van, természetesen egyszerűbb a szervezés, de itt is tartsunk rendet.

A versenyzők rendszerint még nem tudják, hol lesz a verseny, amikor a vonatra felszállnak, tehát az utazásnál a leszállás közeledtekor figyelmeztessük őket a készülődésre. Utazás közben a vonatban lebonyolíthatjuk az elméleti kérdések feladását is. Ekkor természetesen vigyázunk, hogy mindenki önállóan dolgozzék. A beszállásnál gondoskodjunk arról hogy a felszerelés rendben be legyen rakva, semmi sem maradjon otthon és minden felszerelésnek meglegyen a felelős gazdája. Ugyanígy a leszálláskor is vigyázzunk erre.

A leszállásnál gondoskodjunk arról, hogy az indítóállomásig ren-den menjenek a versenyzők, ne legyen rohanás és ne húzódjék széjjel a társaság. Ne forduljon elő, hogy a versenyzők előbb oda érkezzenek az indítóállomás színhelyére, mint maguk a rendezők. Ezért helyes, ha kisebb egységekre bontjuk a társaságot és mindegyiknek egy bírót adunk vezetőül, aki gondoskodik a fegyelmezett „felvonulás”-ról.

Nagyobb vidéki helységben, ahol hősi emlékmű van, a természet-járó versenyzők fegyelmezetten vonuljanak a hősi emlékműhöz, ott tegye-nek fogadalmat amellet, hogy a béke hűségese védelmezői lesznek. A fegyelmezetten felvonuló természetjáró csapat elősegíti fejlődő sportágunk népszerűsítését.

Erre alkalmas helyen a versenybíró elnöke ünnepélyesen meg-nyitja a versenyt. Nagyobb versenyeken szoktak zászlófelvonást tar-tani. A versenyzők egy képviselője felvonja az árbocra a verseny zász-laját.

**2. Indítási sorrend megállapítása, sorsolás.** Az indítási sorrend meg-állapítása sorsolással történik. Ezt kívánatos a helyszínen, vagy még az utazás közben nyilvánosan megejteni. A sorsolás úgy történik, hogy az induló csapatok létszámának megfelelően számokkal ellátott összehajto-gatott cédulákat tesznek egy kalapba és az induló versenyzők vagy csapa-tok nevével ellátott cédulákat egy másik kalapba. Először a nevek köz-ül húz valaki egyet, azután a számok közül. Kinek a nevéhez milyen szá-mot húztak, olyan lesz a rajtszám. A sorsolást előzetesen is megtart-

hatjuk. Ha vannak olyanok, akik távolról jönnek és vonatuk korábban indul, azokat természetesen sorsolás nélkül is a legelső rajtszámmal láthatjuk el.

Többnapos, vagy többútvonalas versenyeknél az egymásután következő útvonalakon az indítási sorrend megállapítása rendszerint az előző útvonal érkezési sorrendjének megfelelően történik. Természetesen itt is figyelembe vehetjük a messze lakók kérését. Az eddigi versenyre rendezői tapasztalat azt mutatja — és ez különösen nehezebb versenyeken domborodik ki élesen — hogy jó versenyzők rendszerint a mezőny elején érkeznek be, a rosszabbak pedig a végén, sokszor órák múlva. Mindez az indítási sorrendtől függetlenül a sok „keverés“ miatt van. Ha azután a következő útvonalon is a végén indulnak, előreláthatóan megint sokat „kevernek“ és így elhúzzák a versenyt. Ezért célszerű azokat, akik a rendeznél hosszabb idő alatt érkeztek be, kissé előbbre helyezni a következő útvonalon való indulásnál. Mindenesetre tekintettel kell lennünk a pihenésre és azért ezeket csak saját beleegyezésükre indítsuk előbb. Az útvonalak összeillesztésénél gondunk legyen rá, hogy elméletileg két útvonalrész között mindig legalább 7 órát hagyjunk a versenyzőknek pihenésre.

3. Az indítóállomás kiválasztásánál vegyük figyelembe a terep kiválasztásáról szóló fejezet irányelveit. Az indítóállomás olyan hely legyen, ahol a versenyző az indításig kényelmesen, az idő viszontagságai elől védetten, eltöltheti az időt. Gondoskodjunk ülőhelyről, világításról, hideg időben fűtésről. Tegyük ki az állomástáblát. Előre közöljük a csapatokkal, mikor indul az első és mennyi lesz az indítási időköz. Így mindenki tudja, mikor fog indulni és fel tud készülni. Gondoskodjunk megfelelő ellenőrzésről, hogy a versenyzők ne máskáljanak és ne derítsék fel a terepet, vagy ne lessék meg, hogy valamely már kiindult csapat merre megy.

Az indítóállomás személyzete rendszerint 2 fő. Az indítóbíró és segítője. Egy fő szólítja a csapatokat, egy fő pedig ellenőrzi őket. Az állomás vezetője az indítóbíró.

A jó szervezés érdekében a versenyzőket ne túl korán szállítsuk az állomásra, de későn sem. Úgy tervezzünk, hogy az első csapatnak is legalább félóra ideje legyen készülődésre és pihenésre.

Az indítóállomás rendszerint elméleti feladatokat is ad fel a versenyzőknek. Elegendő időt adjunk a feladatok megoldására. Az indítás menete például a következő.

A megbízott rendező (bíró) 10 perccel a jelentkezési idő előtt figyelmezteti a sorrakerülőt, hogy készüljön fel. Ez a versenyző pontos időben megjelenik az indító-asztalnál, ugyanekkor az előbbi rendező figyelmezteti a következőt, hogy készüljön fel.

Az indító-asztalnál egyik oldalon az indítóbíró ül. A másik oldalon a versenyzők padja vagy más ülőhely legyen. A csapatvezető jelentkezik, bemutatkozik; bemondja csapata nevét, rajtszámát és átadja az igazolványát az állomásbírónak. Az állomásbíró megvizsgálja az igazolványokat,

kitölti a csapatkartont, beírja a szükséges adatokat a csapat- és állomás-kartonra. Ezeket az állomásbíró és a csapatvezető kölcsönösen aláírják (3 perc). Közben az állomásbíró átadja az esetleges kérdés-feladatokat. Ez lehet tiszta papír, amelyre felírták a kérdéseket, helyet hagyva a válaszoknak. A kérdések feladásának másik módja az, amikor a versenyző a kérdésekre azok számára való hivatkozással felel. A válaszra irassuk rá a nevet és rajtszámot. Válaszadásra kérdésenként 1—2 percet adjunk. Ezután adjuk át az utasítást. Az utasítás értékelésére adjuk meg a szükséges időt (rendszerint 5—10 perc). Ezután egyeztetjük az órákat a csapat vezetőjével, átadjuk a versenyzőkartont (esetleg rajtszámot is) és indul a versenyző, jöhet a következő.

Az indítási időköz általában 8—10 perc. Rövidebb idő ne legyen, mert torlódáshoz vezet, a hosszabb idő pedig elhúzza a versenyt.

Például egy versenyen 16 csapat indul, ha az indítási időköz 15 perc, a versenyzők elindításához 225 perc, azaz 3 és  $\frac{3}{4}$  óra, ha csak 8 perc, 120 perc, azaz 2 óra szükséges. Ez persze azután minden további állomáson is így van, mindenhol hosszabb lesz az indítási időköz és elhúzódik a verseny. A leginkább ajánlatos és bevált indítási időköz 10 perc.

Ha indulásnál a feladatok megoldása, vagy az utasítások értékelése előreláthatóan többet tesz ki, mint az indítási időköz, előbb szólítsuk a versenyzőt, állítsunk be több asztalt és így egyszerre több csapat dolgozhat. Például a feladat megoldására és az utasítás értékelésére 20 percet adjunk, az indítási időköz pedig csak 10 perc.

Ügyeljünk arra, hogy a feladatok megoldására és az utasítás értékelésére minden csapat egyenlő időt kapjon. Az idő elteltével a versenyzőnek az állomás területét el kell hagynia.

4. *Felvezetés, állomások elhelyezése* (szakaszbíró feladata). Fontos, hogy ne csak egy személy ismerje az állomások pontos helyét, mert ha ez a személy valamilyen ok miatt nem jelenik meg, nem lehet a verseny megrendezni. Az állomások felvezetése és elhelyezése az egész verseny lebonyolításában a legfontosabb feladat, tehát olyan személy végezze, aki a legjobban ismeri az útvonalat és tudja mit hová kell tenni. Helyes, ha maga a versenybíró elnöke, vagy helyettese, akik az útvonal összeállítását is irányították, a felvezetők. Ha több útvonalas verseny, minden útvonalnak legyen külön felvezetője. Aki a felvezetés munkáját végzi: a szakaszbíró. Akárki is a felvezető, készítsünk előre feljegyzést az állomások elhelyezéséről, hová, milyen számú táblát, milyen ellenőrzőládát kell elhelyezni, a rendezők közül kit hova kell tenni és kinek mi lesz a feladata. Célszerű ezt vázlaton feltüntetni, de lehet írásban is. Ezek a forgatókönyv legfontosabb részei (l. 1952. évi bpesti bajnokság forgatókönyve).

A felvezetés történhet egyirányból és többirányból, aszerint, hogy az útvonal hogy kívánja. Lényeges, hogy az első csapat valószínű érkezése előtt  $\frac{3}{4}$  órával, de legalább  $\frac{1}{2}$  órával az állomás a helyén legyen. Sokkal előbb ne állítsuk fel az állomást, mert unalmas sokáig egyhely-

ben várakozni ok nélkül.  $\frac{3}{4}$ — $\frac{1}{2}$  óra pedig feltétlen szükséges és elegendő is, hogy a felvezetésnél kiderülő hibákat kiküszöbölhessük.

A felvezető (szakaszbíró) elindulása előtt győződjék meg

a) létszámról,

b) szükséges felszerelésről; állomástáblák, ellenőrzőládák, szegek, leszakítóskartonok (az ellenőrzőládában vannak), tasakok (állomáskarton, utasítások), van-e órájuk az időmérőbíráknak, sátor, egyéb felszerelés (például gyakorló kézigránát MHK-hoz),

c) az órák egyező járásáról.

A szakaszbíró feladata elindulás után:

*Elhelyezi az állomásokat.* A rendelkezésre álló létszámból felállítja az állomásokat. Állomásonként rendszerint két főt szokás elhelyezni. Ha elsőrendű állomásról van szó, ezek végzik az időmérőbíró és a pontozó-bíró tisztét. Ha másodrendű állomásról van szó, akkor csak az időmérő-bíró feladatát kell elvégezni. Ha a feladatok megkívánják, több főt is elhelyezhetünk egy állomáson. Mindenesetre fontos, hogy az állomásnak legyen felelős vezetője. A vezető a bíró. A felvezetőnek kell kijelölnie azt a pontot, ahol az állomás táborozik, az ő jelenlétében kell az általa megjelölt helyen az állomástáblát szilárdan elhelyezni. Az állomástáblát úgy kell elhelyezni, hogy az a várható irányból lehetőleg már 30 méterről jól látható legyen. A felvezetőnek végül még egyszer meg kell győződnie, hogy az állomáson szükséges felszerelések (tasakban nyomtatványok) mind megvannak-e és nem cserélődtek-e össze. Meg kell kérdeznie az állomásbíró, hogy érti-e feladatát és ha ezt nem érti, meg kell magyaráznia. (Indítási időköz, kérdések feladása, azonnali értékelés stb.) Végül még egyszer egyeztetnie kell az órákat. Ezután az időpontot feljegyzzük az állomáskartonra.

*Elhelyezi az ellenőrzőládákat és leszakítóskartonokat.* Az ellenőrzőládákat jól láthatóan, szilárdan fel kell erősíteni úgy, hogy azok a várható menetirányból, legalább 15 méterről láthatók legyenek. Melléjük vagy alájuk kell elhelyezni az ellenőrzőláda betűjével ellátott leszakítóskartonokat.

*Utójára még egyszer ellenőrzi az útvonalat és az állomások helyét az utasítások szempontjából.* Ha valami hibát tapasztal, öntevékenyen kiküszöböli azt, hogy a verseny sikerét ne akadályozza. Az esetleges változtatásokról, javításokról feljegyzést készít és átadja a versenybírósnak elnökének, vagy a versenytitkárnak. Fontos, hogy ezek a feljegyzések odajussanak, ahol az értékelés összesítése folyik.

5. *Az állomások feladata* (időmérőbírák, külön feladattal megbízott bírák, helyszíni pontozóbírák = állomásbírák). Az állomás a verseny ellenőrző szerve. Munkája adja az értékelés alapját. Pontos tehát, hogy jól működjék, ezért szükséges, hogy

a) megfelelő személyek legyenek az állomásbírák. Legalább túsáron részt vett természetjáró legyen, ha nem is versenyző. Nagyobb verseny-

ken már csak olyan állomásbírákat használjunk, akik jártasak a versenyzésben, vagy már maguk is voltak állomásbírák, vagy maguk is versenyzők. A gyakorlott állomásbíró különösen akkor fontos, ha az állomások értékelnek is.

b) Legyen az állomásnak megfelelő felszerelése. Ilyenek: óra, sátor (különösen hideg, változékony időben és éjjeli versenyen), rendes túrafelszerelés: élelem, vihar kabát, takaró, meleg holmik, az állomásbírói tennivalók végzésére borítékban vagy tasakban elhelyezett tárgyak: utasítás a csapatoknak, az állomásnak, utasítás az azonnali értékelésre, állomáskarton és ceruza, egyéb felszerelési tárgyak: például térképvázlat készítéshez ceruza, pauspapír, gyakorló kézigránátok, mérőszalag, tömöttlabda stb.

c) Tudja az állomásbíró, mi a feladata. Erre vonatkozóan versenyeken előre úgynevezett általános utasítást szoktak adni és külön utasítást is, ha az általánostól eltérő feladatokat kell megoldani.

Ez az általános utasítás az állomásbíró feladatait tartalmazza. Közünk egy olyan általános utasítást, amely irányadó az állomásbíró magatartására vonatkozólag:

az állomás területe az állomástábla körül 10 m sugarú kör. Az állomásbírónak tehát ezen a területen kell tartózkodnia.

A beérkezett versenyzőktől meg kell kérdezni a rajtszámot, fel kell jegyezni érkezési idejüket az állomáskartonra, a rajtszámuknak megfelelő helyre és a magukkal hozott csapatkartonra. A bejegyzést az állomáskartonon a versenyző, a csapatkartonon az állomásbíró, aláírásával igazolja. Jól láthatóan írjunk, grafitceruza a legmegelőbb, mert nem mosódik el, ha a karton vizes lesz. Az állomáskartonra azért kell a rajtszámnak megfelelő helyre és nem az érkezési sorrendnek megfelelően beírni a versenyző idejét, mert így megkönnyítjük az értékelő munkáját. A rajtszám elé számmal szokták beírni, hogy hányadiknak érkezett be a versenyző. A csapatkartonra pedig megfelelő helyen írjuk be az állomás jelét is (táblaszám és név).

Beérkezési idő az az idő, amikor a csapat teljes létszámban az állomáson van. Ha egy csapattag beérkezett, az visszamehet a többi csapattagért, de az állomásról semmiféle jelet nem adhat.

Ha utasítást is ad az állomás, akkor minden csapatnak egyforma idő álljon rendelkezésére az utasítás értékelésére.

Az indítóállomás indítási időközének betartása. Az elsőrendű állomások az egyes csapatok indulása között tartanak 8—10 perc időközt aszerint, hogy az indítóállomáson mennyi volt az indítási időpont. A másodrendű állomásoknál, ahol csupán időmérés történik, nem fontos ilyen hosszú időközöket tartani. Elvben a versenyző várakozás nélkül haladhat tovább, de ha torlódás van, itt is tartsunk 4—10 perces indítási időközt.

A versenyzőkkel szemben az állomásbíró magatartása udvarias, de határozott legyen. A versenyről ő sem tudhat többet, mint a verseny-

ző, tehát a versenyre vonatkozóan csak annyi felvilágosítást adhat, amennyit állomásbírói teendői kapcsán hivatalosan közölnie kell.

Az állomáson rendet kell tartani, ne legyen beszélgetés, éjjel világítás, a versenyzők ne mászkáljanak ki-be az állomáson, az indítási időpontban a versenyzők hagyják el az állomást. Az állomásbíró az utasításon kívül semmiféle közlést a versenyzőnek nem ad. Vita esetén a felmerülő kérdést írásban rögzítsük, ezt írja alá az állomásbíró és a versenyző is. Ha időeltérés van az órák között és a versenyző észrevételt tesz, akkor is az állomásbíró órája az irányadó, de a versenyző kérésére az ő órája szerinti időt az állomáskarton „megjegyzés” című rovatában fel kell jegyezni.

Az állomásbírónak mindaddig az állomáson kell tartózkodnia, amíg a felszedőbíró („seprű”) nem jön. Ha nincs felszedő, akkor is csak az utolsó csapat után  $\frac{1}{2}$  órával hagyja el az állomás területét. Ha vannak még hiányzó csapatok és az idő előrehaladott, akkor is legalább 1 órát várjon az utolsónak bejött csapat után. Célszerű, ha az utasításban előre meghatározzuk, hogy az állomás meddig marad a helyén. Ekkor azonban a valószínűség számítását gyakorlott, versenyekben jártas egyén végezze. Ha az állomás előre meghatározott időben bont, akkor a versenyző utasításában is fel kell azt tüntetni. A bontás idejét az állomáskartonon fel kell tüntetni.

Aki az állomások „felszedését” végzi, gondoskodjék arról, hogy semilyen felszerelési tárgy ne maradjon kint a terepen. Az állomásbírók a tasakokat a benne lévő nyomtatványokkal (állomáskarton) azonnal átadják a felszedőbírónak, aki azokat a célban a versenytitkárnak leadja. Az állomástáblákat és egyéb felszerelési tárgyakat az állomásbíró a célban az erre kijelölt személynek átadja.

6. *A szállás és a célállomás.* A szállás megszervezése a versenytitkár feladata. A szálláshely lehet a verseny kezdőpontjában, ha a versenyzők csak reggel indulnak és a versenybírórság a kora reggeli indulás érdekében már előző nap kiszállítja őket a helyszínre. A szállás lehet verseny közben is egy éjjeli és nappali szakasz között. A szállás lehet épületben, sátorban stb.

A szállás megszervezése már előzetesen, a bejárás alkalmával tisztázódott. Mindenesetre azonban a versenyzők érkezése, lehetőleg még a sötétedés előtt, olyan állapotba kell a szállást hozni, hogy az érkező versenyzők részére készen álljon. Ezért gondoskodjunk megfelelő számú rendezőről, aki a szállást előkészíti. Az előkészítő feladata, hogy a helyiséget a verseny idejére átvegyék és ha szükséges, gondoskodjanak takarításról, fekvőhelyekről (szalma, szalmazsák elhelyezése) és a szállás beosztásáról. A rendezőket lehetőleg válasszuk külön a versenyzőktől, férfiakat a nőktől stb. Pontosan jegyezzük meg, ki hol alszik, hogy reggel az indításnál tudjuk, kit hol kell keresni. Ezért készítsünk feljegyzést, erre írjuk fel ki hol alszik, kinek adtunk takarót és lepedőt stb. Célszerű már lefekvéskor megmondani a csapatnak, a versenyzőnek, hogy mikor jelentkezék az indítónál. Reggel az indítás, a pihenés érdekében, egyenként,



az indítási sorrendnek megfelelő felkeltéssel is megoldható. Éjjeli verseny után nem igazságos az egyszerre való ébresztő, mert a későn beérkezett és nyilván legfáradtabb kevesebbet pihenhet, mint az, aki korábbi rajtszámmal indult, így korábban érkezett be. Az ébresztésre jelöljük ki külön felelősöket, akik a feljegyzés alapján elvégzik az ébresztést és beszedik a kiadott takarókat, lepedőket stb.

Gondoskodjunk fűtésről, ha az időjárás ezt megkívánja. Legyünk mindig tekintettel a tűzvédelmi rendszabályokra (szalma).

A szálláson csend és nyugalom uralkodjék. A pihenési idő alatt a versenyzők ne zavarják egymást.

A szállást használat után rendben, tisztán adjuk át annak, akitől átvettük és nyugta ellenében fizessük ki a helyszínen a szállásdíjat. A fentiek lebonyolítása érdekében a szükséghez képest rendezőket jelöljük ki.

A szálláshely gyakran a verseny indító- vagy célállomása is. Ha itt van a célállomás, akkor reggel rendszerint itt van az indítóállomás is, tehát az egyes feladatokkal megbízott személyek egyszersmind állomásbírói tennivalókat is elláthatnak. Mindenesetre a feladatok megoldását úgy tervezzük, hogy 1 személynek jusson pihenés az éjszakai és a nappali tennivalók ellátása között, vagy ha ez nem vihető keresztül, akkor különböző személyeket jelöljük meg az éjszakai és a nappali tennivalók ellátásával.

A célállomás tennivalói ugyanazok, mint bármely más állomásé, tehát időt mérnek és útvonalszakaszokra vonatkozóan értékelnek. A beérkező versenyzőket azonban nem indítják tovább, hanem a szállásra irányítják. A beérkező versenyzőktől el kell kérni a csapatkartont és a behozott leszakított cédulákat, valamint minden kiadott felszerelési tárgyat. A csapatkartont és a leszakított kartonokat haladéktalanul el kell juttatni a versenytitkárhoz, vagy ahhoz, aki az útvonal eredményösszesítését végzi.

7. *Élelmezés* (megszervezése a versenytitkár feladata). Az élelmezés megszervezése lehet háromféle:

- a) élelmezésről a rendezőség gondoskodik,
- b) a rendezőség csak frissítőt, vagy melegítő italt ad, élelmezésről a csapatok gondoskodnak,
- c) élelmezésről teljesen a versenyzők gondoskodnak. Ha az élelmezésről a rendezőség gondoskodik, előzetesen meg kell szervezni annak a helyszínre szállítását. Ilyenkor úgy állítjuk össze az étrendet, hogy napjában legalább kétszer, reggel és este meleg ételt is adjunk (tea, kávé, meleg tej, leves, gulyás stb.). A továbbiakban hideg útravalót adhatunk. (Konzerv, szalonna, szalámi, vaj, sült hús, sonka, tojás, kenyér, zöldpaprika, lekvár, cukorka, kockacukor, burgonyacukor, csokoládé, gyümölcs, paradicsom stb.) Nyáron, melegben romlandó élelmiszert ne adjunk. A csomag összeállításánál legyünk figyelemmel a helyes arányra (például kenyér és húsféle) és arra, hogy mindenki egyforma mennyiséget kapjon. Személyenként és naponta 4500—5000 kalória értéket adjunk, ez megfelel

körülbelül 120—160 g fehérjének, 100—150 g zsiradéknak, 500—800 g szénhidrátnek. Ezenkívül gondoskodjunk vitamindús tápszerekről, ilyen a citrom, paradicsom stb.

8. *Díjkiosztás, értékelés.* Az értékelés részletes leírását, ismertetését külön fejezetben tárgyaljuk (VI. fejezet). Kívánatos, hogy a verseny végén a versenybírósg hirdesse ki az eredményt és tartsa meg a díjkiosztást. Ez azonban, sajnos, nem mindig oldható meg és ilyenkor az értékelést és díjkiosztást a versenyt követő napokban szokták megtartani a sportkör helyiségében. Mindkét eljárásnak vannak előnyei és hátrányai. Az első eljárást kell lehetőleg követnünk. *Előnye:* a versenyt szervesen bezárja, ünnepélyesen befejezi, a versenyzők biztos tudattal mennek haza, az eredmény azonnal közölhető a sajtóval, a versenybírósg együtt van és együttesen gyorsabban készíti az értékelést, mintha otthon, később egy-két személy dolgozik csak rajta. Az esetleges hibák azonnal a helyszínen kiküszöbölhetők. *Hátránya:* a gyors munka és megfelelő munkatársak hiányában könnyen hibák csúszhatnak be. Ha a verseny elhúzódtott, gyakran már nincs idő a díjkiosztás megtartására, mert mindenki siet a vonathoz. Az otthoni értékelés *előnye* a hibák lehetőségének csökkentése, nagyobb ünnepélyesség, nyugodtabb lefolytatás (nem kell sietni a hazautazás miatt). *Hátránya:* a rendezőség több napig eltolhatja, a sajtó később tudja meg az eredményt, a versenyzők anélkül mennek haza, hogy tudnák eredményeiket, a verseny befejezetlennek tűnik, az esetleges további versenyekre későbbben adható le a nevezés.

A díjkiosztás színhelye legyen ünnepélyes. Gondoskodjunk megfelelő dekorációról (képek, piros drapéria, időszerű feliratok). A díjkiosztásra hívjuk meg a helyi TSB elnököt is. A díjkiosztás helyén legyen egy piros drapériával letakart asztal, amelyen a díjak vannak elhelyezve; a versenybírósg itt foglal helyet. Jelöljük ki helyet a felsorakozó versenyzők és a rendezőség részére. Az ünnepség során adjunk módot a versenyzőknek is felszólalásra. Vigyázzunk azonban, hogy a felszólalásból ne legyen vita. Az ünnepély napirendje:

megnyitás (versenybírósg elnöke),  
beszámoló a versenyről (versenytitkár),  
értékelés, eredmények közlése (versenytitkár),  
hozzászólás (versenyzők, bírák, ellenőrzőbírák),  
válasz és tanulság (versenytitkár),  
díjak kiosztása (elnök),  
befejezés (elnök).

Az értékelés eredményét közöljük a sajtóval, az MTI-val és írásban a résztvevőkkel.

9. *Hazautazás és verseny utáni tennivalók.* Ügyeljünk arra, hogy olyan közlekedési eszközt válasszunk a versenyzők hazaszállítására, amellyel legkésőbb 23 óráig lakóhelyükre hazaérhetnek. Legyen gondunk arra is, hogy a fáradt versenyzők és rendezők kényelmesen utazzanak, elférjenek a közlekedési eszközön. Ha vonaton utaznak haza, foglaljunk

kocsit. A hazautazás közben legyen vidámság, ének. A versenyre elszállított anyagok visszaszállításáról is gondoskodjunk. A versenytitkár ügyeljen arra, hogy minden anyagot visszaszállítsanak, semmi se maradjon a verseny színhelyén. Pontosan meg kell jelölni azokat a személyeket, akik az anyagot magukkal viszik. Ez esetben nem hagyjuk el az állomástáblákat és nem kell a verseny után keresgélni, vajjon kinek adtuk hazaszállításra a kölcsönkért sátrat.

A verseny utáni tennivalók szintén fontosak a verseny sikere érdekében. Ezek:

versenyeredmények szétküldése,  
jelentés elkészítése,  
elszámolás elkészítése,  
sajtó- és propagandatájékoztató.

A jelentés elkészítéséről a verseny ellenőrzése című fejezetben bővebben szólnunk.

10. A *forгатókönyv*. A forгатókönyvet akkor készítjük el, amikor a versenyt minden részletében kidolgoztuk.

A forгатókönyv részletesen tartalmazza a verseny műsorát. Ma már nagyobbszabású verseny el sem képzelhető enélkül. A forгатókönyv kellékei:

a) minden feladatot tartalmazzon, hogy semmit ne felejtünk el;

b) minden feladatot osszon szét személyekre. Így mindenki tudja, mi az ő feladata. A szervezést irányító is tudja, kit mivel bízunk meg, ki miért felel. Nagyobb versenyek feladatai csak így tekinthetők át.

c) A forгатókönyv jelölje meg a feladatok teljesítésének pontos idejét és sorrendjét.

A forгатókönyvet több példányban készítsük el. Egy-egy példányt a versenybíróság elnöksége tagjainak, a rendezőszervnek, az ellenőrzőbíróknak kell készíteni. A forгатókönyvet úgy kell elkészíteni, hogy az egyes személyeket érintő feladatokat széjjel lehessen vágni. Ilyenformán a szakaszbíróknak, az állomásbíróknak, pontozóbíróknak, a szállások megszerzőinek stb. csak az őket megillető feladatot kell kivágva átadni.

A forгатókönyvet fűzzük össze és kössük be. A forгатókönyv részekre és ezen belül pontokra oszlik.

Külsőalak rendszerint  $\frac{1}{8}$  iv nagyságú lapok, kívül a rendezőszerv neve, a rendezvény neve és a forгатókönyv cím feltüntetve. Részek:

## I. rész: Általános

Ez a rész tartalmazza a versenybíróság elnökségének, a szakaszbíróknak, a tájékoztatóbíróknak és az ellenőrzőbíróknak a névsorát. Tartalmazza a verseny rövid meghatározását (időpont, nap, óra, versenyfajta, útvonalak száma, szálláshelyek, rövid útvonal leírás stb.), kik kaptak a forгатókönyvből.

## *II. rész: Találkozás*

Ez a rész tartalmazza pontokba foglalva az egyes feladatokat. Például

1. előkészületek: dekorációk készítése, díjak kiszállítása, felszerelés, élelem kiszállítása, jegyváltás stb.,
2. gyülekezés, ki fogadja a versenyzőket, névsorkészítés, irányítás, vendégek stb.,
3. beszállás: foglalt kocsi, elhelyezés, kocsiörzés, felszerelés elhelyezése stb.

## *III. rész: Utazás*

Ide tartoznak utazás alatt elvégzendő feladatok. Például elméleti feladatok megoldása, sorsolás, készülődés a leszállásra stb.

## *IV. rész: Felvonulás*

Itt tüntetjük fel a leszállás utáni gyülekezést, versenyzők irányítását, megérkezését az indítóállomásra, vagy szállásra, tájékoztatás, elhelyezés stb.

## *V. rész: Szállás*

Szállásra irányítás, elhelyezés, takarók, lepedők kiadása, alvás kezdete, névsorkészítés, versenyzők elhelyezése, ételmezés, ébresztés, szállás előkészítése, szállás átadása stb.

## *VI. rész: Indítóállomás*

Itt feltüntetjük elsősorban, ki a felelős indítóbíró és kik a segédei, azután a megoldandó feladatokat: például csapatok szólítása, indító-asztalhoz ültetés, állomás- és csapatkartonok kiállítása, elméleti feladatok kiadása és beszedése, indítási időköz, gyakorlati feladatok kiadása, utasítások kiadása, óraegyeztetés, első csapat indítása, utolsó csapat indítása, végül pedig célszerű feltüntetni, hogy mikor bont az állomás és utána mi a feladata.

## *VII. rész: Felvezetés*

Ebben a részben versenyútvonalanként leírjuk az egyes szakaszbírók és állomások feladatait. Például

szakaszbíró neve, állomásbírák, rendezők névsora. Az útvonal felszerelése, ládák, táblák, tasakok stb.

Indulási idő, óraegyeztetés, vázlat, vagy leírás az állomások és ellenőrzőpontok elhelyezésére. A vázlaton kis karikával szokás megjelölni a megfelelő pontok helyét, melléje, vagy a karikába beleírva az állomás vagy ellenőrzőpont szám, vagy betű jelét. Igen célszerű leírást készíteni, amelynek beosztását a IX. fejezetben mutatjuk be.

Egyes állomások feladata: időmérőbíró, pontozóbíró és helyettesek neve, felszerelésük. Feltétlen bele kell venni az egyes állomások felállításának helyét és idejét. Az állomások feladataihoz tartozik az indítási időköz, utasításadás, időmérés, kartonok vezetése, különleges feladatok, utasítás pontozása. Fel kell tüntetni az állomások előre kiszámított pontozási idejét, az első és utolsó csapat valószínű érkezési, illetve indulási helyét.

### VIII. rész: Célállomás

Lásd indítóállomások és állomásokról szóló részeket, ugyanúgy értelemszerűen kell elkészíteni a forgatókönyv erre vonatkozó részét. Ezenkívül ebben a részben adjuk meg az értékeléshez és az eredményösszesítéshez szükséges utasítást is.

### IX. rész: Felszedés

(Állomások és ellenőrzőpontok bevonása)

Itt szerepel az útvonalon való végigmenetel a táblák, ellenőrzőládák, állomások bevonására, a verseny közben történt problémák helyszínen való rögzítés, esetleges változások feljegyzése, órák újból való egyeztetése, állomáskartonok eljuttatása az értékelő bizottsághoz (versenytitkárhoz), felszerelés összeszedése, anyagok irányítása stb.

### X. rész: Díjkiosztás, eredményhirdetés, hazautazás

Lásd V. fejezet 8. és 9. pontban közölteket. A forgatókönyv e részét értelemszerűen, az említett pontok alapján kell összeállítani.

### XI. rész: Anyagok

Ide tartoznak a felszerelések felsorolása, számbavétele, anyagfelelősök kijelölése és feladatuk leírása. Itt tüntetjük fel az elszámolások, fizetések elvégzését is. Ki milyen fizetést végez és milyen bizonylatokat kell összegyűjteni az elszámoláshoz.

### XII. rész: Mellékletek

Minden teljes forgatókönyvhöz mellékeljünk 1 darab versenykiírást, 1 darab értesítőt, 1 teljes sorozat utasítást, 1 táblázatot, menetidő-, táv- és szintadatokat tartalmazó táblázatot, 1 értékelő táblázatot, a használatos nyomtatványokból 1—1 példányt, hasonlóképpen 1—1 vázlatot a kérdésekből és helyes válaszokból egy sorozatot stb.

Kívánatos, hogy a forgatókönyv részei valamennyi versenyen állandóak legyenek. A részekben belül csak a pontok változzanak mindig a verseny követelményeinek megfelelően. Ez természetes is, mert a verse-

nyek különbözősége folytán nem lehetnek minden versenynek ugyanazok a feladatai. A részek állandósága elősegíti az egységes gondolkodás kialakulását és megkönnyíti az áttekinthetőséget. Tehát igyekezzünk a feladatokat úgy csoportosítani, hogy az említett 12 rész valamelyikébe besoroljunk minden feladatot. Fontos, hogy a feladatok leírása után minden esetben megjelöljük a felelős személy nevét és a feladat teljesítésének időpontját.

## VI. FEJEZET

### A versenyek értékelése

E fejezetben azokat az eljárásokat és módszereket tárgyaljuk, amelyeknek segítségével megállapíthatjuk, hogy az egyes versenyzők milyen mértékben teljesítették az előírt feladatokat. Ez az értékelés.

A) *Az értékelés eszközei:* állomáskarton, versenyzőkarton, összesítő eredménytáblázat, pontozási táblázat, előre kiszámított távolság, szint- és menetidő-adatok táblázata, leszakító és bedobós ellenőrzőkartonok, versenyszabályok.

B) *Pontozás.* A versenyzőnek az utasításban előre meghatározott útvonalon, útvonalszakaszokon, az egységes szabályokban lerögzített menetidőszámítás szerint kell haladnia és érintenie mindazokat a pontokat, amelyek az utasításban szerepelnek. Mindezt állomásokkal és ellenőrzőpontokkal ellenőrizzük. Az állomások és ellenőrzőpontok kihagyását, valamint a menetidő be nem tartását büntetőpontokkal sújtjuk. A helyezések aszerint történnek, hogy ki teljesíti kevesebb büntetőponttal, avagy büntetőpont nélkül az előírt feladatokat. Alapelv tehát, hogy csak büntetőpontok vannak.

Az egységes menetidőszámítás alapján a menetidőeltérés pontozása a következőképpen történik: a menetidőt nappal 1000 m-ként 15 perc + 10 m emelkedőnként 1 perc, éjjel 1000 m-ként 20 perc + 10 m emelkedőnként 1 perc szabály szerint számítjuk. Ezt az időt a versenyzőnek az útvonalon mindig be kell tartania, sem sietnie, sem késnie nem szabad. A késésért és sietésért egyformán büntetőpont jár. Évek folyamán az időeltérések pontozására táblázat alakult ki, amely az egyes állomások közötti táv szerint, 4 kategóriájú büntetőpontozást tartalmaz. A 4 kategória aszerint van csoportosítva, hogy milyen távolságú úvonalszakaszon kell a menetidőt betartani. A rövidebb távon lévő állomás megtalálása könnyebb, mint a távolabbi, mert közben kevesebb részlettel kell megbirkózni, mint a hosszabb úton, ahol a „keverésre“ több lehetőség van. A távolságok szerinti kategória-beosztást újabban változtatták, jelenleg a következő:

Kategóriák + -	I. (n-1) · 4. 0-1000 m.	II. (n-2) · 3. 1001-2000 m.	III. (n-3) · 2. 2001-3000 m.	IV. (n-4) · 1. 3001-4000 m.
2 perc	4 pont			
3 perc	8 pont	3 pont		
4 perc	12 pont	6 pont	2 pont	
5 perc	16 pont	9 pont	4 pont	1 pont
6 perc	20 pont	12 pont	6 pont	2 pont
7 perc	24 pont	15 pont	8 pont	3 pont
8 perc	28 pont	18 pont	10 pont	4 pont
9 perc	32 pont	21 pont	12 pont	5 pont
10 perc	36 pont	24 pont	15 pont	6 pont
				stb.

Az értékelők munkájának megkönnyítésére képleteket is alkalmaztak, ezeket a kategóriák jele alatt tüntetjük fel. Például I. kategóriájú szakaszon a csapat késett 30 percet, eltérés tehát 30 perc. I. kategória képlete  $(n - 1) \cdot 4 = (30 - 1) \cdot 4 = 116$  büntetőpont.

Az előírt menetidőt a versenyzőnek állandóan be kell tartania és ennek megfelelő sebességgel kell haladnia. A menetidő betartását az állomások ellenőrzik. Menetidő = előző állomás indulási ideje és jelen állomás érkezési ideje közötti különbség, percben. Ezt a menetidő-értéket összehasonlíthatjuk a rendezőség által kiszámított hivatalos menetidővel és az időeltérést pontozzuk a fenti táblázat, illetve képletek segítségével;

A megadott pontok kihagyásáért is jár büntetőpont. I. osztályú állomás kihagyását 100 büntetőponttal büntetjük. Ez a legszigorúbb büntetés, mert a versenyző utasítása idáig szól, elvben tehát utasítás nélkül nem is haladhat tovább. Ezért mindenképpen meg kell keresnie a versenyzőnek az állomást. Kihagyása esetén a korábbi gyakorlattól eltérően nem esik ki tehát a versenyző, hanem a fenti büntetés után tovább haladhat. Ha valahogyan mégis valamely következő állomásra tévedne, ez esetben a 100 ponton kívül még a kérdéses útvonalszakaszon időeltérésért legtöbb büntetőpontot kapott versenyző büntetőpontjainak másfélszeresét is megkapja, hozzáadva valamennyi kihagyott közbeeső II. osztályú állomás és ellenőrzőpont kihagyásáért járó büntetőpontot is. A másfélszeres büntetőpontokat mindig időmérőállomástól időmérőállomásig számítva az egyes útvonalszakaszokon külön-külön, az állomásokat érintett versenyzők közül a legtöbb büntetőpontot kapott versenyző után számítuk. Ebből a szempontból a titkos időmérő által lezárt útvonalszakasz is külön egységnek számít. Például a—b—c I. osztályú állomások közül a versenyző a b. állomást kihagyta. Az a—b. útvonalon a legrosszabb csapat 60 büntetőpontot, a b—c. útvonalon a legrosszabb csapat 120 büntetőpontot kapott. A csapat ezért az a—b. szakaszon értékelt büntetőpontok másfélszeresét, tehát 90, a b—c. szakaszon úgyszintén tehát 180, azaz összesen 270 büntetőpontot kap, amelyhez hozzájön az állomás kihagyásáért a 100 pont és az útvonalon elhelyezett 2 darab ellenőrzőláda kihagyá-

sáért a  $2 \times 60$  pont, tehát összesen  $270 + 100 + 120 = 490$  büntetőpontot kap a fenti versenyző.

*II. osztályú állomás* kihagyása 80 büntetőpont. A menetidő pontozása ez esetben úgy történik, hogy egy vagy több másodosztályú állomás kihagyása egy I. osztályú állomások közötti útvonalszakaszon belül a kihagyott útvonalszakaszok közül a legszigorúbb kategóriájúnak megfelelően pontozunk. Menetidő mindig az utolsó érintett időmérőtől számít. Például a versenyző kihagyta az a—b—c. időmérőállomások közül a b. II. osztályú állomást. Az a—b útvonal  $2000 \text{ m} + 50 \text{ m}$  emelkedő, menetidő = 35 perc, a b—c útvonal  $3000 \text{ m} + 20 \text{ m}$  emelkedő, menetidő = 47 perc, az a—c útvonal menetideje tehát 82 perc. A versenyző az a—c útvonalat a b kihagyásával 92 perc alatt tette meg. Büntetőpontjai tehát: kihagyásért 80 pont, 10 perc menetidőkülönbség az a—b., tehát a szigorúbb kategóriájú útvonalra vonatkoztatva 24 pontot jelent, összesen tehát 104 pontot kap a versenyző.

*Ellenőrzőpontok* kihagyásánál két eset lehetséges:

a) az ellenőrzőláda vagy tábla kihagyása esetében 60 büntetőponttal kell a kihagyó versenyzőt sújtani, mivel itt nincs időmérés, menetidőt nem pontozunk;

b) titkos időmérő-ellenőr kihagyását 40 büntetőponttal büntetjük és a menetidőt II. osztályú állomáshoz hasonlóan pontozzuk.

Különbé feladatok pontozása a következő szabály szerint történik: gyakorlati feladatnál (például elsősegély, MHK stb.) egy feladatnál és személyenként 10 büntetőpontnál többet adni nem szabad, a feltételeket a végrehajtás előtt a versenyzőkkel közölni kell.

Iránymenetnél (fésű) öt fokozatot lehet megállapítani: a teljes iránymenet útvonal hosszához viszonyítva 1%-nál nem nagyobb eltérés 0 pont, 2 százalék eltérésnél 3 pont, 3 százalék eltérésnél 5 pont, 4 százalék eltérés 10 pont, 5 százalék eltérés 15 pont s ennél nagyobb eltérés 25 pont. A menetidőt az iránymenetnél is lehet pontozni. Itt a tényleges menetidőhöz legalább 50 százalék tájolási időt kell hozzászámítani és ezt az utasításban is fel kell tüntetni. Ha az iránymenet célja állomás, azok a versenyzők, akik az állomást nem érintik, az említett büntetőpontokat is megkapják.

Ha a versenyzők valamilyen előírt gyakorlati feladatot nem oldanak meg (ha csak betegség vagy testi hiba nem akadályozza őket a feladat megoldásában) a feladatnál elérhető legmagasabb büntetőponttal kell őket sújtani. Különbé elméleti feladatok pontozása az alábbiak szerint történik:

1. Társadalomtudományi (politikai és sportpolitikai) kérdések rossz megoldása 7 büntetőpont.

2. Térképpel, tájékozódással, műszerismerettel, természetjáró földrajzzal kapcsolatos kérdések, valamint rajzok, vázlatok rossz megoldása 5 büntetőpontot jelent.



### 3. Minden más kérdésre adott rossz megoldás 3 büntetőpont.

Egy versenyszakaszon 10 kérdésnél többet feladni nem szabad és azokat is úgy kell feltenni, hogy a válaszok rövidek és tömörek lehessenek. Az elméleti kérdésekbe adandó válaszokat a verseny előtt írásban le kell rögzíteni.

### 4. Távolagsbecslési kérdések pontozása:

Látható pontnál:	10 százalék eltérésig	1 büntetőpont
	20 százalék eltérésig	3 büntetőpont
	30 százalék eltérésig	5 büntetőpont
Nem látható pontnál:	20 százalék eltérésig	0 büntetőpont
	30 százalék eltérésig	3 büntetőpont
	30 százalék felett	5 büntetőpont
5. Iránybecslés:	20 fok eltérésig	1 büntetőpont
	40 fok eltérésig	2 büntetőpont
	60 fok eltérésig	3 büntetőpont
	80 fok eltérésig	4 büntetőpont
	80 fok felett	5 büntetőpont
6. Magasságbecslés:	5 százalék eltérésig	0 büntetőpont
	10 százalék eltérésig	1 büntetőpont
	15 százalék eltérésig	2 büntetőpont
	20 százalék eltérésig	3 büntetőpont
	25 százalék eltérésig	4 büntetőpont
	25 százalék felett	5 büntetőpont
7. Menetidőbecslés:	10 százalék eltérésig	0 büntetőpont
	15 százalék eltérésig	3 büntetőpont
	15 százalék felett	5 büntetőpont
8. Egyéb becslési rossz felelet:		3 büntetőpont

Az előírt felszerelés hiányának pontozása személyenként és hiányonként 5 büntetőpont.

C) Az *értékelés elvégzése*. Az értékelés alapja a verseny nyomtatványainak helyes vezetése. Ezeket az állomásokon az állomásbírák és segédek végzik. Külön itt nem említjük meg ezek feladatait, mert ezt a versenyszekción megszervezése című fejezetben már elmondottuk. Itt csak felhívjuk a figyelmet a nyomtatványok pontos vezetésére, az ellenőrzésre és néhány fontos szempontra, amelyek az értékelés szempontjából elsőrendű fontosságúak.

A modern versenyek már megkívánják az azonnali értékelést, ezért az értékelésről ebben a formában fogunk beszélni.

A kiértékelést a pontozóbírák végzik és a versenytitkár összesíti azt, megfelelő ellenőrzés után. A pontozóbírák rendszerint az I. o. és II. o. állomásokon, valamint a célban működnek (titkos időmérő is pontozhat). Legtöbbször az állomásbírák közül az egyik, pontozóbíró is egyszemélyben. Több feladatot megoldó állomáson természetesen lehet külön pontozóbíró is beállítani. A pontozást, ha nem is feltétlen szükséges, de

általában az állomáskartonon és a versenyzőkartonon párhuzamosan végezzük. Ennek kettős célja van. Egyrészt ellenőrzést gyakorolhatunk mind a versenyző, mind pedig más pontozóbírák részéről az esetleges tévedések időben történő kijavítása érdekében, mivel a versenyző magával viszi a versenyzőkartont. Másrészt a következő állomás és a célállomás a versenyzőkartonról összesíteni tudja az előző szakaszokon szerzett büntetőpontokat és ugyanakkor az állomáson is marad egy karton (állomáskarton), amelyről összesíteni lehet elvesztés esetén a versenyző adatait. A versenyző is tudja, hány pontja van és hogyan áll.

A különböző nyomtatványok vezetése a következőképpen történik:

*Állomáskarton* (lásd az 57. oldalon).  $21 \times 30$  cm nagyságú kartonlap, amely bal felső sarkában tartalmazza a természetjáró verseny megnevezését. Középen cím „Állomáskarton“. Jobb felső sarokban fel van tüntetve, hogy mikor helyezték el az állomást és mi a bontási idő.

A fejléc adatai: az állomás neve és száma, az állomásbíró (időmérő- és pontozóbíró) és helyettesének neve, az előző állomástól mért táv, szint méterben, menetidő percben, a közbeeső ellenőrzőpontok betűjelei (behozandó kartonok). Menetidő-kategória képlete. Ezek az általános feladatok. A fejléc alatt vannak az egyes versenyzők, illetve csapatok adatainak vezetésére való rovatok: sorrend, rajtszám (előre beírva) csapat neve, érkezési idő, az előző állomás indítási ideje, előírt menetidő, valódi menetidő, eltérés az előírt menetidőtől (késés vagy sietés), büntetőpont az eltéréseért, ellenőrzőpontoknak hely, egyéb feladatok teljesítésénél szerzett büntetőpontok rovata, össz-büntetőpontok, helyezési sorrend, indítási idő, versenyző aláírása, megjegyzés, a karton alján hely van az állomásbíró aláírására. Az azonnali értékelés érdekében fontos, hogy az előző állomástól mért táv, szint- és menetidő, ellenőrzőládák jele, kategória, előírt menetidő-rovatok előre ki legyenek töltve és az állomástasakba már így kerüljenek.

Az állomáskartonon a versenyzőket mindig rajtszámuknak megfelelő helyre kell írni, mert így megkönnyítjük az értékelést összesítő pontozóbíró munkáját, ugyanis valamennyi állomáskartonon egyforma sorrend lesz. A rajtszám előtti rovatba írjuk be arabszámmal az érkezési sorrendnek megfelelő számot, a csapat nevéhez pedig írjuk röviden a csapat vagy versenyző nevét, illetve sportkörének nevét. Ezután jönnek az időadatok: az első rovatba kerül az érkezési idő, a másodikba az előző állomás indítási ideje, az utolsó előtti rovatba pedig a jelen állomás indítási ideje. E két utóbbi rovat közötti rovatok a tulajdonképpeni értékelő rész.

Az érkezési idő és az előző állomás indítási idejéből kivonással kiszámítjuk a valóságos menetidőt percben. Ezt beírjuk a megfelelő rovatba és hozzá viszonyítjuk az előírt menetidőt. A késést vagy sietést percben + vagy - jellel ellátva beírjuk a következő rovatba és a pontozási táblázat vagy képlet segítségével a fejlécen feltüntetett távolsági kategóriába megfelelően beírjuk az időeltérésért járó büntetőpontot. 0 pont esetében áthúzott nullát írunk be (Ø). Ezután következik az ellenőrzőpontok számbavétele. A versenyző az állomáson jelentkezésekor felmutatja az előző útvonalszakaszon elhelyezett ellenőrzőpontoknál letépett cédulákat, amelye-

..... sportkőr  
 ..... verseny

## ÁLLOMÁSKARTON

Állomás szám, név	Időmérő Pontozó Segítő		Táv Szint Össz.		Ellenőrzőládák		Kategória	Állomás kezd: Állomás Dönt:		
	Versenyző neve	ért. idő	előző ind. idő	menetidő valódi előírt	k.v.s. b. p.	ellenőrzőp.			Össz. b. p.	Helyezés
Rajt. sz.										
Érk. sorszám										
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										
13										
14										
15										
16										

Dátum: .....

Aláírás: .....

ket az állomásbíró aláírásával megjelölve visszaad neki, miután azoknak betűjelét feljegyezte az állomáskartonra. A bejegyzés úgy is történhetik, hogy az ellenőrzőpontnak a fejlécen megjelölt betűjelének megfelelő rovatba a megfelelő cédula felmutatása esetén beírjuk az áthúzott nullát. Ha a versenyző nem tudja a megfelelő kartont, illetve cédulát felmutatni, akkor a kihagyásért járó büntetőpontot kell az említett rovatba beírni.

A menetidő eltéréseért és az ellenőrzőpontok kihagyásáért járó büntetőpontokat ezután összeadjuk és azt beírjuk a következő rovatba. Ha már valamennyi versenyző, illetve csapat érintette az állomást, a következő rovatba beírjuk a büntetőpontok-adta helyezési sorrendet. Végül pedig aláírjuk a kartont és a legrövidebb úton eljuttatjuk az eredményösszesítést végző bíróhoz.

#### Különleges esetek:

a) ha a versenyző kihagyta az állomást a rajtszámának megfelelő sort az állomás, illetve helyszíni pontozóbíró üresen hagyja. Később a célban ideírják be az állomáskihagyásért járó büntetőpontot.

b) Ha csak II. oszt. állomást vagy titkos időmérőt hagyott ki a versenyző, akkor az utolsó érintett időmérőtől számítva kell a menetidőt beírni. Ha az állomás rendelkezik az előző útvonalszakasz megfelelő adataival, értékelni is tud. Ha ez nincs meg, akkor ilyen esetben a célban értékelnek. Az értékelés a következőképpen történik: az előző állomás indítási idejének megfelelő rovatba beírjuk az utolsó érintett állomás indítási idejét és ennek megfelelően számítjuk ki a jelen állomásig tartó menetidőt. Az előírt menetidő ez esetben az utolsó érintett állomástól a jelen állomásig előírt menetidő összege lesz. Az ehhez viszonyított késésért vagy sietésért a kiadott útvonalszakaszok közül a szigorúbb (rövidebb) távolsági kategóriájúnak megfelelően pontozunk. A kihagyásért járó büntetőpontot majd a célban fogják beírni a kihagyott állomás kartonjára.

A fentiek érdekében ajánlatos, ha az ellenőrzőállomások és I. o. állomások birtokában vannak az utolsó I. o. állomástól állomásukig tartó útvonalszakaszok előírt menetidejeinek.

c) Ha valamely előző I. o. állomást kihagyva érkezik a versenyző a jelen állomásra, akkor a kiértékelési részt idáig üresen kell hagyni. Ugyanez érvényes akkor is, ha valamilyen oknál fogva nincs megfelelő biztos adatunk a kiértékeléshez.

2. A versenyzőkarton  $15 \times 25$  cm nagyságú kartonlap. A versenyzőkarton bal felső sarkában van a rendező szerv neve és a rendezvény megjelölése. Középen a cím „Versenyzőkarton“. Baloldalon felül szerepel a rajtszám, jobboldalon pedig a versenyző neve, illetve sportkörének megjelölése. A fejléc felírása: állomások száma, neve, állomás érkezési ideje, előző állomás indítási ideje, menetidő, előírt menetidő, késés vagy sietés, kategória, büntetőpontok, ellenőrzőpontok rovata, összes büntetőpont, indulási idő, aláírás. A karton alján vagy hátán pedig hely van az indulók névsora, születési év és igazolványszám részére.



Az állomásbíró a versenyzőkartonon megjelöli az állomást azzal a jellel, amely az állomástáblán van és azzal a névvel, amely saját utasításán szerepel. A versenyzőkarton vezetése hasonló az állomáskartonéhoz, csak a kiértékelő részben szerepel az érvényes távolsági kategória római szám jelének beírása is. Az állomáskarton kitöltése után annak adatait be kell vezetnünk a versenyzőkarton megfelelő rovataiba. Ezután az állomásbíró aláírja a versenyzőkartont.

Megjegyzendő, hogy véleményünk szerint megfelel versenyzőkartonnak az eddig használatos tasakos 11×15 cm-es nagyságú úgynevezett csapatkarton is, ez esetben elegendő ha az értékelést csak az állomáskartonon vezetjük és erre a kartonra csak a büntetőpontok összegét írjuk. Tehát nem feltétlen kell részletesen vezetni az értékelést mindkét kartonon, ha azonban megfelelő nyomtatvány van, ne hagyjuk üresen a megfelelő rovatokat.

Néhány fontos szempont még az állomás értékelő munkájával kapcsolatban:

a) az állomáson működő pontozóbíró feladata, hogy értékelje a versenyzők szereplését. Ha vitás kérdések merülnek fel, azokat ne próbálja a versenyzővel vitába szállva a helyszínen ő eldönteni, hanem az állomásbíróval együtt a helyszínen rögzítse le a tényt, írja azt le és a versenybírószám elnökségére bízza annak eldöntését. Például: a versenyző és az állomásbíró órája különbözőképpen járnak, ez esetben nincs vita, hanem az állomásbíró órája döntő, de a versenyző kérésére az ő órájának idejét is fel kell jegyezni a kartonra és a felszedőbíró egyeztetése fogja eldönteni, hogy melyik idő a helyes;

b) az érkezési és indítási időket mindig 1—24 óráig számítva kell bevezetni órában és percben. Például: 22 óra 30' az órát nagy számmal, a percet kisebb számmal kissé feljebb írjuk aláhúzva és perc jellel el látva (');

c) ha javítani kell, ne radírozzunk és átírást se végezzünk, hanem a szám fölé vagy a megjegyzésben írjuk a helyes számot, a helytelent pedig húzzuk át. A versenyző kartonján pedig a következő sorba is írhatjuk a javított értéket. Javításokat csak az az állomásbíró végezhet, aki a hibát elkövette, ezenkívül már csak a versenybírószám elnöksége javíthat, ezt azonban meg kell indokolni és a versenyjegyzőkönyvbe bevenni;

d) ha valamelyik versenyző elvesztette a versenyzőkartonját, vagy a keverőborítékot, ezt a tényt az állomásbíró az állomáskartonra feljegyzi. Egyébként szabályosan indítja tovább a versenyzőt, ha az tovább versenybe akar maradni, ha nem, akkor a célállomásra irányítja őt;

e) ha az előző I. o. állomást kihagyó csapat érkezik az állomásra, azt nem kell visszaküldeni, hanem érkezési idejét bejegyezve szabályosan tovább kell indítani;

f) a célállomás munkája annyiban tér el a többi állomás munkájától, hogy csak érkezési időt ír, indítást nem. Ezenkívül beszedi az összes leszakított kartonokat, keverőborítékokat a versenyzőtől, átveszi a verseny-

bírószághoz címzett esetleges óvásokat és mindezt megjegyzi az állomáskartonon. A beszedett anyagot haladéktalanul továbbítja a kiértékelést összesítő bírónak.

D) *Az eredmények összesítése, a versenybírószághoz munkája.* A célállomáson értékelni kell az utolsó útvonalszakaszt, majd el kell készíteni a teljes útvonal értékelését. Ezt a munkát külön pontozóbíró szokta végezni az állomáson, aki legtöbbször egyúttal a szakaszbíró is volt, tehát aki a felvezetést végezte. Az összesítés úgy történik, hogy a beérkező versenyzőktől beszedett versenyzőkartonon ellenőrizzük az értékelést és összeadjuk az állomásokon szerzett büntetőpontokat. Mikor a felszedők (seprű) behozzák az útvonalról az állomáskartonokat és ellenőrzőládákat, egyeztetni kell az állomás- és versenyzőkartonok adatait, valamint a leadott ellenőrzőláda-cédulákat a ládába bedobott cédulákkal. Eltérés esetén a hibát ki kell javítani az említett módon. Egyeztetéskor ellenőrizni kell, hogy az egyes állomásbírók, illetve pontozóbírók az utasításnak megfelelő módon pontoztak-e. A kihagyott állomások okozta pontozási hiányokat is pótolni kell, ahol szükséges, meg kell állapítani az összes versenyzők szereplése alapján a másfélszeres hibapontokat és be kell írni ott az állomáskartonra, ahová a versenyző a kihagyás után beérkezett. Az állomás kihagyásáért járó büntetőpontokat, mint már mondtuk, arra az állomáskartonra kell írni, amely a kihagyott állomásé. A versenyző kartonjára szintén fel kell jegyezni a kihagyásért járó büntetőpontokat.

Ezután a célban leadott leszakítós ellenőrzőkartonok és a behozott ellenőrzőládák kardonjainak egyeztetése történik, ha csak nem több útvonalas a verseny és ez már valamely útvonal céljából megtörtént. Ennek menete a következő: a versenyző a célban leadja a leszakított cédulákat és a célbíró megjelöli az egyes kardonokat, cédulákat, a leadó rajtszámával a betűjeleket pedig ráírja az állomáskartonra. Egyeztetéskor csak úgy lehet a pont érintését elismerni, ha a leszakítós és bedobós kardon egyaránt megvan. Ha ez nincs meg, a büntetőpontot be kell írni és a versenybírószághoz elnökségének a figyelmét fel kell hívni erre. (Pl.: a versenyző elvesztette a leszakítós céduláját.) Végső fokon a versenybírószághoz elnöksége dönti el a felmerült vitás kérdéseket.

Az egyeztetett és ellenőrzött adatokat folyamatosan fel kell jegyezni egy előre elkészített lapra, amely az állomásoknak és feladatoknak megfelelően van rajzolva. Mivel a beosztás minden versenyen változó, erre nem érdemes nyomtatványt készíteni, hanem esetenként kell megrajzolni kockás papíron. Az összesítőlap beosztása a következő: fejléc: rajtszám, név, táv, szint, menetidőfeladatok, menetidő, késés vagy sietés, ellenőrzőpontok betűjelei, összesítés, sorrend, szám.

Az összesítőlap vezetése a célban történik útvonalszakaszonként. Az egyes útvonalszakaszokat egymás mellé téve egységes táblázatot kapunk az egész verseny értékeléséről. Valamennyi lapon, az állomáskartonhoz hasonlóan, rajtszám szerinti sorrendben tüntetjük fel a versenyzőket. Az egyes rovatok vezetése lépcsőzetesen történik. A felső lépcső tartalmazza a menetidőt percben, a második az időeltérésért szerzett büntetőpontokat,

## 1951 évi budapesti bajnokság turistaverseny eredményei

Ejlell									
Start- szám	Gespát	Menetidő K.v.s. bünt. pont B D U	Menetidő K.v.s. bünt. pont H P E Hibapont	Menetidő K.v.s. bünt. pont S	Menetidő K.v.s. bünt. pont	Menetidő K.v.s. bünt. pont T	Büntető- pont	Sorrend	
	Név Táv Saint Menetidő	Inóci nyereg 3200 310 93'	Ellenőr 1900 50 44'	Vadászkút 1000 50 II. 25'	Szenég. 1030 90 II. 29'	Cél 1000 200 II. 40'	Ösz- szes. 8130 700 231'		
1	Haladás Közgazd.	103 10 6 -- --	53 9 12 -- --	38 13 33--	72 43 123	34 6 12--	186	X.	
2	B. Lokomo- tív	92 1 Ø -- --	60 16 26 -- -- 20	32 7 15--	38 9 21	35 5 9--	91	III.	
3	Haladás K.p.	104 11 7 -- --	46 2 Ø -- -- 10	25 -- --	30 1 --	38 -2 --	17	I.	
4	Mom.	100 7 3 -- --	56 12 18 -- -- 20	28 3 3--	77 48 138	42 2 --	183	VIII.	



a harmadik pedig az I. és II. o. állomások, ellenőrzőpontok kihagyásáért járó büntetőpontokat. Így a verseny büntetőpontjait egy-egy sorban összeadjuk és külön szemléltethetjük a menetidőért és állomáskihagyásért járó büntetőpontokat. Ezután összesítjük a büntetőpontokat, hozzáadjuk az egyéb feladatokért járó büntetőpontokat és megállapítjuk útvonalzakszonként, majd ezeket is összesítve az egész versenyre vonatkozóan a helyezési sorrendet. Ez utóbbit a versenytitkárnak kell átadni az összes versenyre vonatkozó katonokkal és iratokkal együtt.

A versenytitkár átnézi az értékelést és a katonákat, megállapítja, hogy az indulók jogosultságát jól ellenőrizte-e az indítóállomás, hogy az értékelés a szabályoknak és a kiadott utasításoknak megfelelően történt-e, végül pedig a vitás kérdések és óvások felett a versenybíróság elnökével és helyettesével karöltve határoz.

A versenybíróság elnökségének ülésein az elnökségen kívül a kiküldött ellenőrzőbíró is részt vesz, nem avatkozik ugyan bele közvetlenül a versenybíróság döntéseibe, de indokolt esetben megtagadhatja az értékelés aláírását és jóváhagyását. Az ellenőrzőbíró funkciójáról bővebben a VII. fejezetben mondunk.

Óvásokat mindenkor írásban a lehetőség szerint jegyzőkönyvszerűen kell megtenni és a versenybíróság elnökségéhez akár az állomásbírón keresztül, akár közvetlenül eljuttatni. Az átvételt másolaton aláírással kell igazolni. A verseny közben minden észrevételt az állomáskatonon és a versenyzőkatonon meg kell jegyeznünk.

A verseny értékelése előtt a beérkezett óvásokat feltétlenül le kell tárgyalni és a határozatról az érdekelteket a versenybírózágnak írásban értesítenie kell. Az értékelés ellen óvást az ellenőrzőbírónál kell benyújtani.

Ha minden rendben történt, a versenybíróóság tagjai az elkészített összesítőlaphoz mellékelik jegyzőkönyvszerűen az esetleges változások, javítások, óvásokra adott válaszok jegyzékét. Ezt a versenybíróóság elnöke, titkára és az ellenőrzőbíró írja alá. Ezek után a versenytitkár kihirdeti a végeredményt.

Az elmondottakból láthatjuk, hogy milyen fontos és sokrétű munka a versenyeredmények értékelése. Ezért az egyes feladatokat pontosan, részletesen kidolgozva vegyük fel a forgatókönyvbe.

Természetes, az egyszerűbb, kisebb versenyeken egyszerűbb az értékelés is. Az állomások a helyszínen értékelnek és ezt egymaga a versenytitkár a felvezetővel együtt összesíti. Azonnali értékelést természetesen csak gyakorlott, szakképzett állomásbírákkal és pontozóbírákkal végezhetünk. Ha ilyenek nincsenek, az értékelést elvégezhetjük a célállomáson is, de így igen elhúzódhat az eredményhirdetés és lehet, hogy nem is tudjuk a helyszínen megtartani a kihirdetést. Ilyen esetben csak otthon végezhetjük el az értékelést, amihez vonjunk be szakképzett munkatársakat. Ha lehetséges azonban, minden esetben törekedjünk a helyszíni értékelésre.

Foglalkoznunk kell röviden a különböző útvonalak és útvonalzakszok értékelésével is. Újabban számos versenyen többféle módszert alkal-

maznak és a többféle módszerrel elért büntetőpontok nem minden esetben összesíthetők. Ezért néhány szóban összefoglaljuk az egyes útvonalak, útvonalszakaszok eredményösszesítésének szabályait.

1. A többútvonalas versenyen az eredményösszesítés a büntetőpontok összegezése alapján történik.

2. Ha több versenyt kell összesíteni, vagy egymástól lényegesen elütő módszerű versenyeket (pl. egységes menetidőszámításos, túraterves és gyorsasági verseny), akkor a helyezési pontok alapján szoktak összegezni. A helyezési pontoknak megfelelően történő értékelésnél sokkal finomabb fokozatokat nyújt az elért eredményekről az úgynevezett ezerpontos értékelési rendszer.

Ennek lényege az, hogy az egyes versenyzők eredményeit egy állandó számsorra vetítjük 1 és 1000 között mindig a legjobb eredményéhez viszonyítva.

A számítás módja a következő:

a) A büntetőpontokat megállapítjuk az egyes összegezni kívánt versenyekre vagy útvonalakra külön-külön.

b) A büntetőpontok alapján legjobb versenyzőnek 1000 pontot adunk.

c) A legjobb helyezett büntetőpontjait külön-külön elosztjuk az egyes versenyzők által elért büntetőpontok összegével és szorozzuk ezerrel. Például:

$$\text{Második helyezett} = \frac{\text{első helyezett büntetőpontjainak összege}}{\text{második helyezett büntetőpontjainak összege}} \cdot 1000$$

d) Az összegezni kívánt útvonalakon, illetve versenyeken az egyes versenyzők által így elért értékeket összegezzük és az lesz a versenyek összegezése folytán a jobb helyezett, akinek magasabb értékű pontja van.

Ha az első helyezett 0 ponttal lett első akkor 1 büntetőponttal kell számolni.

Ez a módszer ajánlatos többfordulós versenyeknél is.

A módszer előnye, hogy vele bármely versenyt össze lehet hasonlítani, hogy a legjobbhoz mérten kifejezi, milyen mértékben közelítették meg pontjaikkal egymást a versenyzők, hogy egységes gondolkozás kialakulásához vezet.

Az 1000 pontos versenyértékelési módszer alkalmazásához az alábbiakban egy példát is adunk, amelyet az 1953. évi „Szabadság“ felsőfokú verseny értékeléséből vettünk. Ez a verseny többútvonalas verseny volt, amelyben túraterves és egységes menetidőszámításos részeket kellett az eredményben összesíteni. A versenybírószág az eredményösszesítéshez a következőket csatolta:

„A verseny kiértékelése külön feladat elé állította a versenybírószakot, mert jelenleg a kétféle rendszerű (túraterves és egységes menetidőszámításos) verseny összetett eredményének helyes összehasonlításának és súlyozásának módjai még nincsenek eldöntve. Az alábbiakban az összes elképzelhető módokat összehasonlításként kidolgoztuk, hogy a jövőre nézve útmutatásul szolgáljon a követendő értékelési módszer megállapítására.“

### Értékelés a hibapontok alapján

Sportkör	Utastítás			Túraterv		Összesen	Helyezés
	A <sub>1</sub>	A <sub>2</sub>	A <sub>3</sub>	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>		
Mélyépterv	119	39	287	599	338	1 382	4
B. Lokomotív	8	58	46	31	34	177	1
Vörös Meteor	6	38	18	815	1136	2 013	6
Kinizsi	32	120	92	588	373	1 205	3
Forsz	144	358	539	903	1368	3 312	9
P. Lokomotív	107	228	530	383	433	1 481	5
Mávag	46	131	107	413	48	745	2
Danuvia	64	90	202	953	850	2 159	7
Haladás	95	180	162	1149	1155	2 725	8

### A helyezési számok alapján

	Utastítás			Túraterv		Összesen helyezés	
	A <sup>1</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>3</sup>	B <sup>1</sup>	B <sup>2</sup>		
Mélyépterv	8	2	7	5	3	25	5
B. Lokomotív	2	3	2	1	1	9	1
Vörös Meteor	1	1	1	6	7	16	2
Bp. Kinizsi	3	5	3	4	4	19	3-4
Forsz	9	9	9	7	9	43	9
P. Lokomotív	7	8	8	2	5	30	7
Mávag	4	6	4	3	2	19	3-4
Danuvia	5	4	6	8	6	29	6
M. Haladás	6	7	5	9	8	35	8

**Szakaszonkénti 1000 pontos rendszer szerint**

	Utasításos			Túraterves		Összesen helyezés	
	A <sup>1</sup>	A <sup>2</sup>	A <sup>3</sup>	B <sup>1</sup>	B <sup>2</sup>		
Mélyépterv	50	973	63	52	101	1239	3
Bp. Lokomotív	750	655	391	1000	1000	3796	1
Vörös Meteor	1000	1000	1000	38	30	3068	2
Bp. Kinizsi	187	316	195	53	91	842	5
Forsz	42	106	33	34	25	240	9
P. Lokomotív	56	166	55	81	78	436	8
Mávag	130	290	168	75	710	1173	4
Danuvia	94	422	89	33	40	646	6
M. Haladás	63	211	111	27	30	442	7

**Versenyfajtként 1000 pontos rendszer alapján**

	b. p. „A“	h. sz.	1000	b. p. „B“	h. sz.	1000	A+B h. sz.	A+B 1000	Végső h.
Mélyépterv	445	7	139	937	4	70	11	209	VI.
Bp. Lokomotív	112	2	555	65	1	1000	3	1553	I.
Vörös Meteor	62	1	1000	1951	7	33	8	1033	II.
Bp. Kinizsi	244	3	254	961	5	68	8	322	IV.
Forsz	1041	9	60	2271	8	29	17	89	IX.
P. Lokomotív	665	8	93	816	3	80	11	173	VII.
Mávag	284	4	218	461	2	141	6	359	III.
Danuvia	356	5	174	1803	6	37	11	211	V.
M. Haladás	437	6	142	2304	9	28	15	170	VIII.

A versenybíróóság ez utóbbi rendszerben állapotott meg a bírói bejárásnál az ellenőrzőbírákkal, így ennek alapján hirdetett eredményt.

A verseny csapatok annak ellenére, hogy látták a különböző értékelési módok bizonytalanságát (ez látható a középmezőny hullámszásából), reálisan és ellenvetés nélkül fogadták az eredményt.

### A versenyek ellenőrzése

A versenyen igen sok múlik az utasítások értelmes és pontos megszerkesztésén, a verseny méretezésén. A rendező, amikor összeállítja az utasítást, már ismeri a terepet, a lehetőségeket, de éppen ezeknek ismeretében hajlamos arra, hogy elhagyjon egyes fontos részleteket az utasításból és túlméretezze a versenyt. A rendező nem tudja már magát az útvonal teljes ismeretében teljesen beleképzelni annak a versenyzőnek a helyébe, aki azon mint ismeretlen útvonalon, pusztán a térkép és az adott utasítás alapján megy végig. Ezért és a versenyek színvonalának emelése érdekében szükség van, hogy valaki, egy szakember a versenyző és a szakember szemével ellenőrizzen mindent, idejében rámutasson a hibákra.

Ezt a feladatot látja el az ellenőrzőbíró. Az ellenőrzőbíró csak vizsgázott és képesített versenybíró lehet, aki valamely TSB versenybírótanácsának tagja.

Az illetékes TSB társadalmi szövetsége mellett a bírótanács működik. A TSB bírótanács elnökségének javaslatára küldi ki az ellenőrzőbíró. Általában csak olyan versenyekre küldenek ellenőrzőbíró, amely legalább sportkörök közötti verseny. Kívánatos azonban, hogy valamennyi versenyen, még a házi versenyen is legyen valaki, aki az ellenőrzést elvégezze. Így jelöljük ki egy tapasztaltabb régi versenyzőt, aki próbaképpen a terepen végigmegy, ellenőrzi az utasításokat stb.

A verseny ellenőrzési munkája három időszakra oszlik:

1. verseny előtti időszak,
2. verseny alatti időszak,
3. verseny utáni időszak.

#### 1. A verseny előtti időszak

Az ellenőrzési munka azzal kezdődik, hogy az illetékes TSB, a társadalmi szövetsége mellett működő bírói tanács elnökségének javaslatára megbízza az ellenőrzőbíró az ellenőrzéssel, erről a megbízólevelet kiállítja és a versenyrendező szervet értesíti. Ennek a verseny időpontja előtt 6, de legalább 4 héttel előbb meg kell történnie. Ezután a versenybíró elnöksége és az ellenőrzőbíró haladéktalanul vegyék fel a kapcsolatot egymással. Természetesen ekkor már a versenynek készen kell lennie, de legalább is az útvonalnak, az állomások, ellenőrzőpontok, szállás, indító- és célállomások helyeinek biztosnak és véglegesnek kell lenniük.

A versenybíró az ellenőrzőbírónak minden versenyre vonatkozó adatot rendelkezésére bocsát (kiírás, utasítások, forgatókönyv stb). Ez az ellenőrzés a következőkre terjed ki:

a) Versenykiírás. Meg kell vizsgálni, hogy a versenykiírás megfelel-e az előírásoknak (vándordíjnál alapítólevél) reális-e a verseny, a feltételek teljesíthetők-e, hogy a kiírást idejében szétküldték-e az érdekelteknek. Az esetleges hiányosságokat az „Értesítőben“ kell pótolni.

b) Meg kell győződnie az ellenőrzőbíróknak a terep kiválasztásának helyességéről, az útvonalhosszról, a megközelítési lehetőségekről, a közlekedés, indító, cél, szállás, engedélyek, élelmezés, rendezők biztosítása, felszerelés biztosítása és megszervezése érdekében történt előzetes intézkedésekről, meg kell vizsgálni az állomások számát, a valószínű menetidőt az indulók számához viszonyítva. Mindezt úgy kell ellenőriznie, hogy a szabályoknak és a valóságnak megfelelnek-e.

c) Meg kell vizsgálni az egyes utasításokat, metszéseket, mennyiben felelnek meg a valóságnak. Az állomások valóban a megadott helyen vannak-e tervezve. Nincsenek-e a sokszorosításban gépelési hibák.

d) Meg kell vizsgálni a kiszámított menetidőket, jól mérték-e ki azokat.

e) Meg kell vizsgálni a szervezési munkát és forgatókönyvet.

A helyezés jó előkészítése érdekében az ellenőrzőbíró először elméletben tanulmányozza a versenyt otthon. Esetleges durva hibákra már akkor felhívja a versenybírószám figyelmét.

A verseny elméleti tanulmányozása után a helyszínen is meg kell győződnie az előkészítés helyességéről, tehát önállóan és versenyszerűen végig kell a terepen mennie, lehetőleg olyan körülmények között, mint a versenyzőknek (tehát éjjeli versenyt éjjel kell ellenőrizni).

Az ellenőrzést állandóan a szabályok és a lehetőségek mérlegelésével kell végezni. Ha az ellenőrzőbíró hiányokat tapasztal, a hiányok pótlására felszólítja a versenybírószám elnökét, akinek ezt végre kell hajtania. Ha nem értenek egyet, mindkettőjük álláspontjáról jegyzőkönyvet kell felvenni, de a szabályok értelmében ebben az esetben is végre kell hajtani az ellenőrzőbíró utasításait.

Ha az ellenőrzőbíró úgy találja, hogy a verseny rendezése ellenkezik a szabályokkal, vagy az előkészítés helytelen, vagy bármely okból a verseny előreláthatóan nem segíti a versenymozgalom fejlődését, vagy a verseny előkészítése és rendezése olyan rossz, hogy nincs már idő annak kijavítására, az illetékes TSB-nél javasolhatja a verseny betiltását, vagy elhalasztását. E joga az illetékes TSB felé egyébként a versenybírói tanács elnökének is megvan, ha a verseny bejelentése elkésztett, vagy nincs bent a versenynaptárban, vagy már a bíróküldéskor úgy látja, hogy a verseny nem rendezhető meg.

Az ellenőrzőbíró közvetlenül a hiányosságok kiküszöbölése érdekében nem intézkedhet, hanem jogát csak a versenybírószám elnökségén keresztül gyakorolhatja, tehát nem adhat utasításokat közvetlenül a többi versenybíróknak stb.

Ha mindent rendben talált az ellenőrzőbíró, a versenybíróóság kiküldetheti az értesítőt az érdekelteknek a nevezések elfogadásáról és a tudnivalókról.

A javítások elvégzése után a versenybíróóság a javított példányokat az utasításokból eljuttatja az ellenőrzőbíróhoz a forгатókönyvvel együtt. Az ellenőrzőbíró azután legkésőbb 8 nappal a verseny kezdete előtt záradékkal és aláírásával ellátva visszajuttatja ezeket a versenybíróósághoz. A záradék szövege: A versenyt ellenőriztem és jóváhagyom.

## 2. Verseny alatti időszak

Az ellenőrzőbíró köteles a versenyen megjelenni. Verseny alatt mindig olyan helyen tartózkodjék, ahonnan legjobban ellenőrizheti a verseny lefolyását. Itt is érvényes az az elv, hogy a versenybíró közvetlenül nem avatkozhat bele a versenybe, tehát legyen vele valaki a versenybíróóság elnökségéből, akinek utasításait szükség esetén, a versenybíróóság többi tagjának el kell fogadnia.

A verseny alatt az ellenőrzőbíró ellenőrzi, hogy a verseny lefolyása megfelel-e a szabályoknak, a kiírásnak és a forгатókönyv utasításainak, az állomások a megállapított helyükön vannak-e, a kiértékelés helyesen történik-e, nincsenek-e visszaélések stb.

Kívánatos, hogy a versenybíróóság elnökségének egy tagja kíséretében végigmenjen a terepen akár a verseny elején, közben, vagy a végén. A kihirdetés előtt át kell vizsgálnia az értékelést is és aláírásával jóvá kell hagynia azt. Az eredményt csak ezután lehet kihirdetni.

Az ellenőrzőbíró részt vehet a versenybíróóság elnökségének ülésein. A vitás kérdések elbírálásánál véleményt mondhat, de a versenybíróóság elnöksége dönt. Ha az értékelés nem felel meg a szabályoknak, vagy a versenybíróóság helytelen döntést hozott, az ellenőrzőbíró az aláírás és jóváhagyás megtagadásával megakadályozhatja a helytelen eredmény kihirdetését.

## 3. A verseny utáni időszak

A verseny után az ellenőrzőbírónak jelentést kell tennie a versenyről az illetékes TSB-nek. A jelentést az erre a célra készült nyomtatványon kell megtennie. Ehhez mellékelnie kell 1 példány részletes értékelést, a verseny jegyzőkönyvét és ha problémák merültek fel, elvi jelentőségű döntések végett azok felterjesztését a TSB bírói tanácsához, ezenkívül még mellékelni kell egy teljes sorozat utasítást a kidolgozott menetidő táblázattal stb.

Mintaképpen mellékelünk egy már használatos versenyjegyzőkönyv-úrlapot. Ez a jegyzőkönyv-úrlap úgy van megszerkesztve, hogy egyszerre mint versenyjegyzőkönyv és mint a versenyről szóló jelentés is használható. (Lásd mellékelt nyomtatvány.)

## VERSENYJEGYZŐKÖNYV

Felvették: ..... 195 .....

---

Jelen vannak:

A versenybírószám elnöke: .....  
 A versenybírószám h. elnöke: .....  
 A versenybírószám titkára: .....  
 Ellenőrzőbíró: .....

---

1. Rendező szerv: .....  
 2. A verseny megnevezése: .....  
 3. A verseny jellege, fajtája: .....  
 4. A verseny útvonala:  
     a) .....  
     b) .....  
     c) .....  
     d) .....

5. A verseny távolsága:  
     a) ..... b) ..... c) ..... d) ..... Össz.: ..... km

6. Szintkülönbség:  
     a) ..... b) ..... c) ..... d) ..... Össz.: ..... m

7. Tiszta menetidő: .....

8. Benevezett csapatok:

1. ....	11. ....	21. ....
2. ....	12. ....	22. ....
3. ....	13. ....	23. ....
4. ....	14. ....	24. ....
5. ....	15. ....	25. ....
6. ....	16. ....	26. ....
7. ....	17. ....	27. ....
8. ....	18. ....	28. ....
9. ....	19. ....	29. ....
10. ....	20. ....	30. ....

9. Elindult csapatok száma: .....



10. Nem indult a versenyen :

1. .... Oka : .....  
2. .... Oka : .....  
3. .... Oka : .....

11. Értékelhető csapatok száma : .....

12. Nem értékelhető csapatok száma : .....

13. Indok :

a) Állomáskihagyás miatt : 1. .... 2. .... 3. ....  
b) Keverőbontás miatt : 1. .... 2. .... 3. ....  
c) Keverőelvesztés miatt : 1. .... 2. .... 3. ....  
d) Egyéb okból : 1. .... 2. .... 3. ....  
e) Kizárás miatt : 1. .... 2. .... 3. ....

13. Kizárás oka :

1. .... (..... szabály alapján)  
2. .... (..... szabály alapján)  
3. .... (..... szabály alapján)

14. Óvások száma : .....

15. Óvó csapatok : a)..... b) ..... c) ..... d) .....

16. Óvások tárgya :

a) .....  
b) .....  
c) .....

17. A verseny eredménye :

1. ....	11. ....	21. ....
2. ....	12. ....	22. ....
3. ....	13. ....	23. ....
4. ....	14. ....	24. ....
5. ....	15. ....	25. ....
6. ....	16. ....	26. ....
7. ....	17. ....	27. ....
8. ....	18. ....	28. ....
9. ....	19. ....	29. ....
10. ....	20. ....	30. ....

18. Megjegyzés :

19. Csatolandó mellékletek :

1—1 példány az utasításokból,  
1 példány rövid leírás a versenyről,  
1 példány névsor a versenyzőkről (igazolványszám)  
1 példány eredményösszesítés

.....  
versenybírószék elnöke

.....  
ellenőrzőbíró

## A természetjáró versenyek fajai

Az eddigiekben általánosságban foglalkoztunk a természetjáró versenyekkel. Ebben a fejezetben a különböző versenyfajtákat és módszereket tárgyaljuk. Megjegyezzük, hogy ezek a versenyfaják és módszerek nemcsak önállóan egyes versenyként alkalmazhatók, hanem egy verseny keretén belül egyes versenyszakaszokon is.

Az egyes versenyfajtákat hat különböző szempont szerint csoportosítottuk:

1. A természetjárás formája szerint lehetnek a versenyek gyalogos, vízi, sí, kerékpár, barlang, több-próba (kombinált) versenyek.

a) *Gyalogos* versenyek. Munkánk az előzőekben főleg ezzel a versenyfajttal foglalkozik. Minden olyan versenyt, ahol a versenyfeladatokat gyalogosan kell megoldani, gyalogos természetjáró versenynek nevezünk. Ez a versenyfajta nyújt a legjobb lehetőséget tájékozódási feladatok megoldására.

b) *Vízi* versenyek. Vízi természetjáró versenyeket eddig még nem sokat rendeztek, ezért ennek szabályai még nem alakultak ki oly tökéletesen, mint a gyalogos versenyeké. A természetjárásnak ez a formája is igen népszerű és az eddigi versenyek bebizonyították, hogy a természetjáró versenyzésnek ezen a területen is van létjogosultsága. Ezek a versenyek megrendezhetők evezős folyami, evezős tavi, vitorlás folyami és vitorlás tavi versenyek formájában. Az eddigiek során csak evezős folyami versenyeket rendeztek, egy velencei tavi verseny kivételével. Tapasztalatok tehát csak az említett versenyekről lehetnek. A következőkben néhány szempontot közlünk a vízi versenyek rendezésével kapcsolatban.

*Módszerek: kiszámított menetidős megoldás.* E módszerrel az indulásnál előre meghatározzák a verseny útvonalára érvényes kötelező menetidőt, amely éppen úgy érvényes, mint a gyalogos versenyeknél a nappali 4 km-es menetidőszámítás.

*Túraterves.* Túraterves megoldásnál közlik az indítási időt, a célba érkezés idejét, az érintendő pontokat. A versenyzők az egyes pontokra megtervezik menetidejüket és a verseny értékelése ennek alapján történik.

*Gyorsasági.* Ez a módszer csak ugyanazon típusú hajókkal és rövid távon alkalmazható.

A természetjáró versenyek lényege, hogy szerepeljen bennük tájékozódás és valamely, a természetjárással kapcsolatos fizikai erőifejtés (túrajelleg). A vízi versenyeknél a tájékozódási jelleg nem domborodik ki olyan lényegesen, mint a gyalogos versenyeknél, mert a folyamok partja nem olyan változatos, mint a szabad hegyvidék és az is köti a versenyzőt, hogy 200 m-nél nagyobb távolságra a partról nem helyezhet állomást, vagy ellenőrzőpontot. A sima víztükör az előző hajókat is mu-

tatja nagy távolságon át és ezért ugyanazon pontoknak az érintése nem jelenthet problémát azoknak a hajóknak, akik látják az előző hajót az állomásnál várakozni. Ezt a problémát úgy oldották meg, hogy az érintendő pontok a versenyzők részére nem azonosak, hanem kis távolságon belül több érintendő pont van. A versenyzőket 2—3 csoportra osztják és az egy csoportba tartozó versenyzőknek ugyanazt az állomást kell érinteniük. A csoportokat különböző sorrendben indítják. Az állomásokat és ellenőrzőpontokat feltűnően jelölik meg zászlókkal úgy, hogy a vízről is láthatók legyenek. Így a versenyzőnek tulajdonképpen nem az a feladata, hogy megkeresse a pontokat, hanem az, hogy a megjelölt pontok közül a saját utasításának megfelelőt kiválassza. Ez a módszer az eddigi tapasztalatok során bevált.

E módszer alkalmazásánál az indítási időköz 5 perc is lehet, a lényeg, hogy ugyanazon csoportbeliek indítási ideje között legalább 15—20 perc legyen. A versenyrendezői titoktartáshoz hozzátartozik, hogy az indításkor a versenyzők ne tudják meg ki, melyik állomáscsoporthoz tartozik.

Térkép helyett célszerű fénymásolt vázlatot adni, mert a térképek könnyen elázhatnak és a vázlat vízi versenynél tökéletesen megteszi azt a szolgálatot, amit a térkép.

A versenyzőknek verseny közben a vízrendészeti szabályokat is szigorúan be kell tartani. Ezt a versenybírósnak ellenőriznie kell és ha szükséges, a be nem tartást büntetőpontokkal sújtania kell.

A verseny rendezésénél és kiírásánál épp úgy, mint az értékelésnél legyünk figyelemmel az egyes csónakfajtákra.

A bejárásnál evezze kell a versenyútvonalat előkészíteni, nem pedig motorcsónakkal. Egyébként a motorcsónak igen hasznos, ha a versenyen rendelkezésünkre áll.

A versenyútvonal hosszára vonatkozóan a maximum szombat-vasárnap-i versenynél a Szentendre sziget megkerülésének megfelelő távolság és evezési viszonyoknak megfelelően legyen megállapítva.

Megoldható a verseny úgy is, hogy az egyes csapatoknak cik-cakban egyszer a folyás irányának megfelelően felfelé, majd lefelé haladóan kell több állomást érintenie, ezt a megoldást azonban gyakorlatban még nem próbálták ki.

A vízi természetjáró versenyek nagymértékben igénybeveszik a természetjárók állóképességét, mint ezt az eddigi evezősversenyek is bizonyítják, mégis minden vízi versenyen egyre többen vesznek részt. Ez mutatja azt, hogy fejlődőképez az versenyfajta. Az evezősversenyeken kívül, főleg a Balatonon, vitorlás vízi versenyek is rendezhetők lennének. Ilyet még nem rendeztek, de a vízen rögzített bolyák érintése, a parton megfelelő pontoknál való kikötés, alkalmas versenytéma lehet.

Végül megjegyezzük, hogy mindenfajta vízi verseny rendezésénél mind a versenybírók tagjai, mind pedig az ellenőrzőbírók evezésben és tájékozódásban jártas személyek legyenek. Fontos továbbá, hogy az időjárás és vízállás-viszonyokat szem előtt tartsuk, mert könnyen meghiúsíthatja a vízemelkedés a versenyt. Könnyen megeshet, hogy az előző héten előké-

szített, vagy ellenőrzött állomáshelyünkön nem lehet kikötni, mert a víz a bokrok vonala mögé emelkedett, vagy ellenkezőleg a műltheti jó partot térdigérő friss iszap választja el a víztől.

Gondoljunk arra is, hogy általában 2 órai evezésnél messzebb távolságra állomásokat ne tegyünk. A hosszabb távok előtt rövidebb, utána pedig hosszabb időt biztosítsunk pihenésre. Olyan útvonalat dolgozzunk ki versenyként, amelyet magunk is szívesen eveznénk végig.

c) *Sí természetjáró verseny*nél a feladatokat a versenyzőknek sível kell megoldaniok. Hazánkban az időjárás igen változó és ezért a téli hóviszonyok igen bizonytalanok, mégis minden évben vannak havas vasárnapok, amelyek alkalmasak síversenyek tartására. A természetjáró síversenyeknél két szempont küzd egymással. Az egyik a terepnehézségek sível való leküzdése, a technikai tudás és gyorsaság, a másik pedig a tájékozódás szempontja. Vannak szakemberek, akik tájékozódási jelleg mellőzésével csak egy adott útvonalon való végighaladásban látják a síverseny lényegét. Vannak, akik a tájékozódási jeleget akarják kidomborítani, az előbbi mellőzésével. Mindkét nézet helytelen. A sí természetjáró versenyeknek sítechnikai tudást és tájékozódást egyaránt magában kell foglalnia. Ez nem könnyű feladat, mert a sínyomok vezetik a versenyzőt, a nehezen megtalálható pontok pedig síelés szempontjából lehetnek megközelíthetetlenek. Az eddigi tapasztalatok alapján tehát síversenyeket a következőképpen rendezzük:

A hely megválasztása olyan legyen, hogy a szintmagasság folytán jó hóviszonyokra és jó lesiklási alkalmakra számíthassunk.

Az időpont megválasztása olyan legyen, hogy már a verseny előtt is legyen hó, mert a versenyt csak hóban lehet előkészíteni.

A hórétteg vastagsága az egész útvonalon lehetőleg 20 cm felett legyen.

Az útvonal megszerkesztése úgy történjen, hogy legyen benne:

tájékozódási rész,

technikai rész,

gyorsasági lesikló rész.

Ha éjjeli rész is van a versenyben, vigyázzunk, hogy ekkor lehetőleg felfelé menetből álljon a feladat. Ebbe a részbe bőven lehet tájékozódási feladatokat bevenni. A tájékozódási feladatokat egyébként egyformán lehet fel- és lefelé alkalmazni, de minden esetben ügyeljünk, hogy érintendő pontoknak csak olyan pontokat jelöljünk ki, amelyek sível jól megközelíthetők, sűrű erdő, bokros, sziklás, gödrös, árkos terepszakaszok elkerülendők. Ettől eltekintve bármilyen úton vezethetjük a versenyt, csak a lefelé meredek, keskeny, mély utakat kerüljük el, mert ezek veszélyesek.

Technikai részként külön önálló szakaszt kell beállítani. A technikai feladat rendszerint valamely lesikló pályán elhelyezett kapukon való hibátlan áthaladást jelenti. Ezt a síversenyek szabályzata alapján kell megrendezni és értékelni.

A gyorsasági lesikló résznél (amelybe könnyebb tájékozódási feladatot is iktathatunk) ügyeljünk, hogy olyan útvonalat jelöljünk ki, ahol a

versenyző gyorsaságát aránylag veszélytelenül fokozhatja. Tehát elkerülendők a szűk utak, a mély utak, köves részek, a fahordás által feltört erdei utak. Az utaknak olyanoknak kell lenniök, hogy az átlagos sítudással rendelkező versenyző bármikor meg tudjon rajta állni. A kevésbé meredek részek lehetnek szűkebbek is, de szekérszélességnél ne legyenek keskenyebbek. Az úton ne legyen benyúló ág, mert ez könnyen balesetet okozhat.

Az utasítások megírására ugyanazokat a szabályokat kell betartani, mint a gyalogos versenyeknél.

A verseny megszervezésénél fontos, hogy az útvonalnak megfelelően mindenhol sýnyom legyen, ezt a felvezetőnek kell felraknia. A felvezetők a tájékozódás megnehezítésére azonban a valódi, helyes nyomon kívül hamis nyomokat is fektethetnek.

Az állomások kijelölésénél legyen gondunk arra, hogy csak fedett és fűthető helyiségben helyezzünk el állomást (erdei ház, mázsaház, kunyhó, barlang, ahol tüzet lehet gyújtani stb.). Sátor télen nem alkalmas állomásnak. Az ellenőrzőpontok elhelyezése általában úgy történjen, mint a gyalogos versenyeknél, leszakító és bedobós kartonok együttes alkalmazásával. Ügyeljünk, hogy a táblák színe feltűnő legyen és elűssön a hó fehér színétől. A szállás és meleg ételről mondottakat fokozottan tartsuk szem előtt a rendezésnél. Minden síversenyen gondoskodjunk orvosról (lehetőleg sízni is tudjon) és megfelelő mentőfelszerelésről, különösen a törések és a sebesültek szállítása szempontjából.

**Értékelés módja.** Az eredményeket a síversenyenél nem meghatározott menetidőhöz, hanem az adott útvonalszakaszon belül leggyorsabban haladó versenyző idejéhez viszonyítjuk. A gyakorlatban nem vált be a természetjárás versenyszabályaiban ismertetett értékelési módszer, mely szerint a győztes 0 pontot kap. Ez esetben ugyanis nem lehet az egyes versenyszakaszokat összesíteni. Az eddig kialakult gyakorlat szerint a győztes 240 pontot kap és a helyezettek pontszáma a táblázat alapján csökken. Ez a számítási mód azonos a nemzetközi szokásokkal. A kiértékelést útvonalszakaszonként kell végezni. A győztes a szabályzatban lévő táblázatban megjelölt osztószámot kapja idejének megfelelően. Az egyes kihagyott pontok pontozása a gyalogos versenyszabályok szerint járó büntetőpont osztva az osztóval szabály szerint történik.

d) **Kerékpáros természetjáró verseny.** Az 1953. évi Lokomotív ötpróba versenyt leszámítva, még kerékpáros versenyt nem rendeztek. Kerékpáros versenyek rendezésénél a következő szempontokat tartsuk szem előtt.

Az útvonal kiválasztásánál lehetőleg kerüljük a túl meredek utakat, ahol a kerékpárt tolni kell és az olyan utakat, amelyek nagyobb esőzések-nél feláznak s a kerékpár lesüllyed. Szempont legyen, hogy a kerékpárt ne cipelni kelljen a versenyzőnek, hanem kerékpáron tudjon haladni. Az útvonal hosszúsága nagymértékben függ a terepalakulatóktól, emelkedésektől úgy, hogy erre még szabályt megállapítani nem lehet. A kerékpáros

versenyen is lehet kiszámított menetidős portyaterves vagy gyorsasági időszámítási módokat alkalmazni.

A bejárás és ellenőrzés versenyszerűen, kerékpárral történjék. Értékelés az eddigiekhez hasonlóan.

e) *Barlang-természetjáró verseny.* Barlangversenyeket már rendeztek. E versenyek lényege, hogy valamely többjáratú barlangban kell a versenyzőknek eligazodniok. Nehézséget okoz a szűk helyeken való áthaladás, ahol könnyen torlódás lehet. Barlangversenyeket csak olyan barlangban rendezzünk, ahol a versenyzőknek nem sziklamászással kell haladniok és nincsenek veszélyes szakadékok, amelyekbe valamelyik versenyző belezuhanhat.

f) *Kombinált versenyek (ötpróba-verseny).* Mint az előzőekben láthatuk, a természetjárás minden formája a sí, a vízi, a kerékpár, a barlangjárás alkalmasak versenyek rendezésére, mert a tájékozódás és a terepen járás mindegyiknek alapeleme. Különböző formákban, a gyalogos versenyeken kívül, eddig még nem alakult ki a természetjáró versenyzés. Ezekben még nem rendeztek elég sok versenyt.

2. *Részvevők szerint* a természetjáró versenyeket a következőképpen csoportosíthatjuk:

egyéni:	csapat:
a) férfi,	a) férfi,
b) női,	b) női,
c) ifjúsági,	c) ifjúsági,
d) vegyes,	d) vegyes.

Eddigi versenyek, néhány próbálkozástól eltekintve, mind vegyes versenyek voltak, ahol korra és nemre való tekintet nélkül állították össze a versenyzőket. Egy időben a csapatversenyeknél a csapatok taglétszámában bizonyos számú női versenyzőt írtak elő. Az eredmény az lett, hogy a nők, néhány kivételtől eltekintve, kifáradtak, nem bírták az iramot és a női versenyzők lassan elfogytak. A jövő feladata a női versenyzést helyes alapon megteremteni. A jelenlegi versenyek követelményei szigorúak a nők részére, ezért szükség lenne a nők részére enyhébb feltételű versenyeket kidolgozni. Az enyhébb feltételek alatt a kötelező menetsebesség leszállítását és a versenyútvonalak időbeli és távolsági hosszának megrövidítését értjük. Ifjúsági versenyzőink jelenleg még a felnőtt versenyzőkkel együtt versenyeznek, de itt is szükség lenne osztályozásra és a 19 éven aluli versenyzők részére enyhébb feltételű versenyeket kidolgozni.

A természetjáró versenyzés jelenlegi állapotában további személy szerinti osztályozást nem kíván.

3. *Időbeosztás szerint* a versenyek lehetnek:

a) *Éjjeli versenyek,* azok a versenyek, amelyek sötétben, napnyugtától napkeltéig zajlanak le a terepen. Fontos, hogy az éjjeli versenyeket a ver-

senyzők számának és felkészültségi fokának megfelelően úgy állítsuk össze, hogy a teljes útvonalat valamennyi versenyző még sötétben, napkelte előtt befejezze. Az egyenlő feltételek megcsúfolása az, amikor a versenyzők egyrésze már nappal teszi meg az útvonal végét. Ez esetben az időszámítás enyhesége és a tájékozódás könnyebbége igazságtalan előnyhöz juttatja az ilyen versenyzőt.

b) *Nappali versenyek.* Ezekhez csak annyit fűzünk hozzá, hogy igyekezzünk a megfelelő időben való indítással jól kihasználni a rendelkezésre álló időt, ugyanakkor ügyeljünk arra is, hogy a verseny esetleges elhúzódása a versenyzők másnapi munkábaállítását befolyásolja.

c) *Éjjeli-nappali versenyek.* Rendszerint szombat-vasárnap rendezik ezeket a versenyeket, szombat délutáni indulással. A szombat éjjeli szakasz és a vasárnap nappali szakasz között rövid pihenés van közbeiktatva. Ilyen versenyek rendezésénél fokozottan vigyázzunk az éjjeli és nappali szakasz helyes arányára.

d) *Egynapos verseny.* Egy napon rendezett csak éjjeli, vagy csak nappali versenyt szoktak így nevezni. A szombat-vasárnap éjjeli-nappali versenyeket másfélnapos versenyeknek is nevezik.

e) *Többnapos versenyek.* Többnapos versenyek azok, amelyek egy napnál több ideig tartanak, tehát már az említett másfélnapos verseny is ideszámít. Az egyes versenyszakaszok különböző időpontban teljesítendők és köztük pihenési idők vannak beiktatva. Többnapos versenyeknél vigyázni kell a versenyzési időszak és a pihenési időszak egymásra következőzésére és helyes arányára.

f) *Váltóversenyek.* A váltóversenyek nemcsak módszer, hanem időbeosztás szempontjából is külön versenyfajta képviselnek. Ez a versenyfajta lehetővé teszi a folytonos versenyzést, egyidőben egyszerre ugyanis csak egy csapatrészt versenyez, a csapat többi tagja vagy pihen, vagy már teljesítette versenyfeladatát. Ez a versenyfajta rendszerint többnapos, de egynapos formában is megrendezhetjük.

#### 4. Módszer szerint a versenyek lehetnek:

a) *Egyútvonalas versenyek.* Az olyan versenyek, amelyekben egy csapat egy napon, szétválasztás nélkül megy végig egy útvonalon, egyútvonalas verseny. Az éjjeli-nappali másfélnapos versenyek eszerint már kétútvonalas versenyeknek számítanak. Ha verseny közben a csapatot széjjelválasztják és a széjjelválasztott útvonalrész nem teszi ki a teljes útvonalhossz egyharmadát, akkor a verseny még egyútvonalas versenynek tekinthető, de ilyenkor a meghatározásnál „egyútvonalas széjjelválasztással” fogalmat használjuk.

Az útvonalat indítóállomástól célállomásig számítjuk. Versenyszakasz az I. vagy II. osztályú állomások közötti versenyútvonal rész.

b) *Többútvonalas versenyek.* Minden olyan verseny, ahol egynél több útvonal van, többútvonalas versenynek számít. Tehát egy csapat részekre bontva teszi meg a teljes útvonalhossznak több, mint egyharmadát. Több-

útvonalasak az éjjeli-nappali, a többnapos, a váltóversenyek, valamint a különböző értékelési módszereket alkalmazó versenyszakaszok is önálló útvonalnak számítanak, például portyaterves útvonalszakasz és egységes menetidőszámításos útvonalszakasz egy versenyen belül.

c) *Szétválasztásos versenyek.* Ha ugyanazon csapat különböző részekre bontva teszi meg ugyanazt az útvonalat, vagy akár különböző útvonalat, szétválasztásosnak nevezzük a versenyt. A szétválasztás történhet verseny közben, de már az indítóállomásnál is.

d) *Egyutasításos útvonalú verseny.* Ha a versenyzőknek szóló utasítás indítóállomástól célállomásig van kiadva, egyútvonalas a verseny. Ugyanígy fogható fel, ha az útvonalat előre elkészített vázlat ábrázolja, mint utasítás, vagy a versenyzőknek térképről kell azt az útvonalat saját térképükre berajzolniok. Ez a meghatározás természetesen a teljes versenyre csak akkor vonatkozik, ha az ilyen utasítás indítóállomástól célállomásig tart, ha csak I. osztályú állomások között van, akkor a fogalmat csak arra az útvonalszakaszra alkalmazhatjuk.

e) *Többutasításos útvonalú verseny.* Ha az útvonalon állomások vannak elhelyezve és a versenyzőnek csak az egyes állomásokig adjuk meg az utasítást és ott új utasítást adunk nekik, akkor többutasításos az útvonal. Tehát, ha az útvonalon két- vagy több utasítás segítségével haladnak végig a versenyzők, akkor az már külön szakaszokra bomlik.

f) *Egységes menetidőszámításos verseny.* Az a verseny, ahol a versenyzőknek a szabályzatban lefektetett egységes menetidőszámítás betartásával kell haladniok, tehát nappal óránként 4 km + 100 méterenként 10 perc, illetve éjjel óránként 3 km + 100 méter emelkedőre 10 perc menetsebességgel. Ide számít az is, ha az utasításban előre közlik az egységes menetidőszámítás alapján előírt menetidőt és ide számít minden olyan menetidőszámítási mód alkalmazása, amely a szabályzatban le van fektetve.

g) *Gyorsasági versenyek.* E versenyeken az a cél, hogy az útvonalat minél rövidebb idő alatt tegyék meg, tehát az értékelés rendszerint a legjobb mentidejéhez viszonyítva történik, nem pedig az előírt menetidőhöz. A gyorsasági versenyek nálunk leginkább sí-, vízi és kerékpáros versenyeknél használtak. Újabban történnek próbálkozások a gyalogos versenyeknek, gyorsasági verseny formájában történő megrendezésére. Az északi államokban a természetjáró versenyeknek főleg a gyorsasági formája fejlődött ki. Ezeknél a versenyeknél a fő szempontok: a versenyzők minél kevesebb ruházatot vigyenek magukkal, állandóan edzésben legyenek, a kiszámított menetidős versenyekhez viszonyítva a táv rövidebb legyen, illetve az, hogy fokozottabban vigyázzunk a balesetek elkerülésére és az orvosi ellenőrzésre.

h) *Portyaterves versenyek.* A portyaterves természetjáró versenyen (útvonalon) a versenyzők az utasítás alapján előre meghatározott indítási és célbaérési idő között portyatervet készítenek az útvonalra vonatkozóan



és megjelölik tervben, hogy a megadott pontokat mikor fogják érinteni. A versenybíróóság a portyaterv betartását pontozza. Aki a legkevesebb büntetőponttal ment az útvonalon végig, azaz legjobban betartotta portyatervét, az a legjobb. Ezt a portyaterves módszert egymagában, de lehet valamely többútvonalas versénynél csak egyik útvonalára alkalmazni.

**Előnye.** A versenyrendezőnek nem kell a teljes útvonalat előre és részletesen kidolgozni, elegendő, ha csak az érintett pontok vannak meghatározva. Az útvonalat ez esetben a versenyző tetszése szerint választja ki. A verseny elhúzódságának gátat vet a szigorú pontozási rendszer. A versenyző leleményességét erősen próbára teszi.

**Hátránya.** A kiértékelési rendszer szokatlan.

**Rendezése.** Az útvonal meghatározható előre is, de mint az előzőekben rámutattunk, nem feltétlen szükséges, elég, ha az érintendő pontokat határozzuk meg.

A portyaterves verseny kiterjedését az időtartam számítás adja meg. Az időtartam az első versenyző indulása és az utolsó versenyző célbaérkezése között eltelt idő. Tekintetbe véve az indulók számát, az indítási időközöt, amellyel egyeztetni kell az előírt célbaérkezési időközöket is, kiszámíthatjuk az egy versenyzőnek, illetve csapatnak rendelkezésére álló ideális menetidőt. Az útvonalat a következők szerint kell összeállítani.

Ki kell számítani az ideális menetidőt az egységes menetidőszámítás alapján. Az így kiszámított menetidőhöz 10%-ot és állomásonként 10 percet kell hozzáadni. Ha ez a menetidő így felnagyítva 6 óránál többet tenne ki, további egy órát kell a kiszámított menetidőhöz hozzáadni. Ha a verseny éjjeli-nappali, illetve 24 óra időtartamú, tehát másfél, vagy egy egész, vagy többnapos, legalább 7 óra alvási időt kell 24 óránként biztosítani és ezt a versenyzőkkel be is kell terveztetni.

Az útvonalat úgy kell összhangba hozni a rendelkezésre álló versenyidőtartammal, hogy a kiszámított menetidő egyezzen a rendelkezésre álló időtartammal és még a kiértékelésre is maradjon idő.

Általános elvként mondhatjuk ki azt, hogy 24 óra időtartamra ne essen több, mint 10 óra menetidő.

A terv készítése az indítóállomáson lehetőleg térképről történjen, két példányban. Ügyeljünk, hogy a terv elkészítéséhez a versenyzőknek elegendő idő álljon rendelkezésükre (1—3 óra).

A terv elkészítéséhez legalkalmasabb a mellékelt versenyzőkarton, amelyből egy példány a versenyzőknél marad, egy példányt pedig az indítóbíró vesz magához.

Az utasításban meg kell adni az indítóállomás indítási idejét és a célállomás érkezési idejét, ezenkívül az érintendő pontokat. Ez történhet úgy is, hogy az említett nyomtatvány megfelelő rovatait előre kitöltik. A versenyző az indítási és az érkezési idő között tetszése szerint megtervezi az utasításban meghatározott pontokra szóló érkezési és indulási idejét. Az



előző pontban említett 1, illetve 7 óra pihenési időt azonban valamelyik állomáshoz be kell tervezni oly módon, hogy ezt az időt nem ott az állomáson tölti a versenyző, hanem onnan elhaladva (kiindulás után).

A portyaterves verseny természetéből folyik, hogy a szálláshely, vagy pihenőhely lehet előre meghatározott, kötött helyen, de azt a versenyzők tetszésére is bízhatjuk. Ez utóbbi esetben a tervet úgy kell elkészíteni, hogy azután az állomás után, amelyik után a szállás be van tervezve, készítik szállásukat a versenyzők és pihenés után már a következő állomáson jelentkeznek. Tehát szállás előtti állomásról ki kell indulni az útvonalra. A gyakorlatban az egyes állomásokon az érkezési és indítási idő legtöbbször egybeesik, a tervek készítésénél azonban mind az érkezési, mint pedig az indítási időt be kell tervezni.

Az érkezési és indítási időn kívül a menetidőt is be kell írni a tervbe. Ennek elkészítéséhez a kartonon a versenyzők segítségére rovat van a tervezett távzint és menetidő beírására. A versenyző a kartonon csak a tervrészét tölti ki, a valóságos adatok beírására szolgáló rovatokba csak az illetékes bíró írhat.

A két példányban elkészített terveket az indításkor egyeztetni kell egymással és a már beadott tervekkel. Vigyázzunk, hogy az egyes versenyzők indítási ideje ugyanazon pontra vonatkozóan ne egyezzen, mert ez torlódást okozhat. A tervben torlódás nem lehet, ezért ilyen esetben azt a tervet, amelyet később adtak be, a versenyzőnek ki kell javítania. Egyeztetés után az indítóbíró az indítási időt beírja mindkét kartonra és az egyik példányt a versenyzőnek visszaadja. Ez a tervpéldány, amelyet a versenyző, mint versenyzőkartont magával visz az útvonalon.

Állomásokon, torlódás esetén, mindig az indul tovább, aki tervéhez közelebb áll. A legalább 4 perces indításközt azonban minden esetben be kell tartani.

**Eredmény-megállapítás.** Állomás, vagy ellenőrzőpont kihagyása egyformán 120 büntetőpont. Az állomáskartont úgy vezessük, hogy azon az érkezési és indítási idő is rajta legyen. Az időeltérések pontozásánál alapelve, hogy a tervezett menetidőhöz viszonyítsuk a valódi menetidőt és azt pontozzuk. Tehát nem a tervezett érkezési időt egyeztetjük a valódi érkezési idővel.

Pontozásnál csak a késést büntetjük, a sietést nem. A versenyző azonban tervezett indulási idejénél előbb nem indulhat ki, mert ha előbb indulna ki, ezért büntetőponttal kell sújtani.

Az időeltérés büntetése az egyes állomások közötti távolságtól függetlenül történik. Minden állomás a IV. kategória szerint büntet ( $n-4/x1$ ). A célállomás az I. kategória szerint büntet ( $n-1/x4$ ), mert a célba való érkezés időpontját minden körülmények között be kell tartani. Ha közben szállás van beiktatva, akkor a szállás előtti állomásra, vagy a szállásul szolgáló állomásra való érkezés a II. kategória szerint ( $n-2/x3$ ) büntetendő.

A portyaterves versenyeken is lehet azonnali értékelést végezni az állomásokon, a mellékelt versenyzőkarton és állomáskarton megszerkesztése

Állomás kezd .....  
 Állomás bont .....  
 Állomásbíró .....  
 Ellenőrzőpontok .....

..... sportkör  
 ..... verseny  
 ..... sz. állomás

## ÁLLOMÁSKARTON

Sorszám	Startszám	Csapat neve	Valóságos		Tervezett		Készség	bp.	Ellenőrzőp.	Össz. bp.	Ind.	Alkírás
			évk. ind.	me.	évk. e. ind.	me.						
1												
2												
3												
4												
5												
6												
7												
8												
9												
10												
11												
12												
13												
14												
15												

Dátum .....

### 1952. évi budapesti természetjáró csapatbajnokság eredményösszesítése

A tívonal = Poláczház—Sárospatak

Indító: Poláczház		1. ÉTISK	12. Haladás	3. Spárták	4. Bp. Lokomotív	5. Kínzisi	6. Vörös Meteor
Amadévár 4000 m táv +340 m szint 95' me.	Terv.	8 <sup>30</sup> 9 <sup>05</sup> 135'	8 <sup>30</sup> 8 <sup>30</sup> 93'	7 <sup>30</sup> 7 <sup>30</sup>	9 <sup>30</sup> 9 <sup>30</sup> 140'	8 <sup>40</sup> 8 <sup>00</sup> 80'	9 <sup>30</sup> 9 <sup>30</sup> 120'
	Való-di	10 <sup>04</sup> 10 <sup>04</sup> 244'	8 <sup>31</sup> 8 <sup>38</sup> 101'	— —	8 <sup>30</sup> 9 <sup>30</sup> 86'	9 <sup>12</sup> 9 <sup>14</sup> 112'	9 <sup>30</sup> 9 <sup>30</sup> 140'
b. pont B.láda U		105 Ø Ø	4 Ø Ø	120 120 120	Ø Ø Ø	Ø Ø Ø	Ø Ø Ø
Kökapu 6rh. 3600 m 90 m 63'	Terv.	11 <sup>10</sup> 11 <sup>30</sup> 125'	10 <sup>15</sup> 10 <sup>15</sup> 112'	8 <sup>30</sup> 8 <sup>15</sup> 40'	10 <sup>40</sup> 10 <sup>30</sup> 97'	10 <sup>40</sup> 10 <sup>30</sup> 110'	11 <sup>30</sup> 11 <sup>30</sup> 100'
	Való-di	12 <sup>00</sup> 12 <sup>01</sup> 100'	9 <sup>35</sup> 10 <sup>15</sup> 97'	— —	10 <sup>31</sup> 10 <sup>30</sup> 92'	10 <sup>35</sup> 10 <sup>45</sup> 84'	11 <sup>35</sup> 11 <sup>35</sup> 92'
b. pont D.láda		46 Ø	Ø Ø	120 120	Ø Ø	Ø Ø	8 Ø
Cél 5000 m — 75'	Terv.	10 <sup>00</sup> — 143'	10 <sup>35</sup> — 70'	10 <sup>30</sup> — 210'	10 <sup>30</sup> — 158'	10 <sup>40</sup> — 110'	10 <sup>30</sup> — 150'
	Való-di	10 <sup>00</sup> — 54'	10 <sup>35</sup> — 70'	10 <sup>32</sup> — 62'	9 <sup>00</sup> — 69'	10 <sup>00</sup> — 70'	10 <sup>30</sup> — 102'
b. pont		32Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
Osszesen: 47 000 m 1 500 m 372'	b. pont. sz.	881 180	168 Ø	3509+1260	361 Ø	85 120	396 120
		1061	168	4769	361	205	516
Hejjezésti pont. sz.		2	6	1	4	5	3

ezt lehetővé teszi. A versenyző által hozott kartonon rajta van a terv, amely az állomáskartonra átvethető. Az állomáskartonon pedig előre megjelölhetjük az érintendő pontokat. Példaképpen mellékeljük egy verseny portyaterves részének eredményösszesítését, amely iránymutatónak tekintendő e kiértékeléshez.

i) *Térképes versenyek.* Minden olyan versenyt, amelyen térképpel, vagy ezzel egyenértékű vázlattal oldják meg feladataikat a versenyzők, térképes versenynek nevezünk.

j) *Vázlatos versenyek.* Általában az olyan rajzokat, amelyeknek részletei nem felelnek meg pontosan és arányosan az ábrázolt terepalakulatok méretének, amelyek a tereptárgyak helyét nem jelzik pontosan a valószínűségnek megfelelő helyen, vázlatnak nevezzük. Az ilyen vázlat alapján megrendezésre kerülő versenyeket nevezzük vázlatos versenyeknek.

A vázlat készülhet magassági adatok megjelölésével, vagy anélkül.

Az egyes vázlattípusok a következők:

1. Pontvázlat, amelyen az egyes tereppontok helye és egymástól való távolsága van csak rögzítve, útvonal berajzolása nélkül.

2. Útvonalvázlat, részletek és pontok nélkül.

3. Útvonalvázlat részletekkel, a környezet ábrázolása nélkül.

4. Útvonalvázlat részletekkel, a környezet ábrázolásával.

5. Útvonalvázlat környező részletekkel és domborzati megjelöléssel.

E vázlatokat elkészíthetjük térkép alapján, de közvetlenül a terepről is felvehetjük. Minden esetben a verseny nehézségi foka és a terep adottságai döntik el, hogy milyen típusú vázlatot használunk és azt miként kell kiegészítenünk ~~szöveges megadásokkal.~~

Megjegyezzük, hogy a vázlattal versenyzőktől nem kívánhatjuk azt a pontosságot, amit a térképpel versenyzőktől joggal elvárhatunk. Ezt velük tekintetbe az utasítások megszövegezésénél.

k) *Térkép és vázlat nélküli versenyek.* Elképzelhető útvonalmeghatározás minden térkép, vagy vázlat használata nélkül is.

E versenyek egyik fajtája az úgynevezett fától-fáig verseny, amelyet rendszerint erdőben szokás rendezni. Lényege, hogy távolságokkal és irányokkal határozzunk meg egyes pontokat az erdőben. Az egyes pontokon azután újabb utasítás várja a versenyzőt. Az ilyen versenyeknél ügyeljünk a pontos irányokra (ajánlatos nappal, iránymérő műszerrel ellenőrizni az irányokat) és arra, hogy az egyes szakaszok távolságai 300 méteren belül legyenek. Ezt a versenymódszert tarkíthatjuk „fésűkkel“ is.

A gyakorlatban legtöbbször kombinálják a térkép- és vázlat nélküli útvonalmeghatározást egy 2. típusú útvonalvázlattal, amelyen azután a versenyzőnek kell megjelölnie az érintett állomások helyét.

l) *Váltóversenyek.* Váltóversenyeken az útvonalat több részre osztjuk és a versenyzők egyes csoportjai csak meghatározott részeket futnak be. Az egyes részek feladatainak teljesítése után a következő csoportnak adják át a váltóbotot helyettesítő térképet. A versenytípus hibája, hogy

többnapos versenyeknél a versenyzőknek azt a csoportját, amelyik éppen nem vesz részt a versenyben, feladat nélkül hagyja. Előnye viszont az, hogy lehetővé teszi a folyamatos versenyzést és így hosszú útvonal megfételét.

E módszerek természetüknél fogva nemcsak egyes versenyekre, hanem útvonalszakaszokra is alkalmazhatók és így a különböző módszerek alkalmazásával változatossá tehetjük versenyünket.

#### 5. Céljuk szerint a versenyek lehetnek:

a) *Házi versenyek.* Valamely sportkör szakosztályának keretén belül kerülnek megrendezésre, idegen szakosztályok érvényes részvétele nélkül.

b) *Gyakorló-, oktatóversenyek.* Idetartozik minden olyan verseny, amelyet nem helyezések elérésére, hanem tanulás, gyakorlás céljából rendeznek. Tehát ide kell soroljuk a tanfolyamok versenyeit és az úgynevezett vizsgaversenyeket is.

c) *Szakmai versenyek.* Ha a versenyek szakszervezeti alapon kerülnek megrendezésre akár a szakmák keretén belül, akár a szakmák között, szakmai versenyeknek nevezzük azokat.

d) *Területi versenyek.* Ide soroljuk a TSB-k között és a TSB-k keretén belül megrendezett olyan versenyeket, amelyek a TSB-k versenynaptárában szerepelnek.

e) *Sportkörök közötti versenyek.* Komoly versenyrendezői apparátussal rendelkező sportkörök versenyeit az országos versenynaptár összeállításakor beveszik az országos versenynaptárba. Ilyenek a régebbi vándordíjakkal kapcsolatban megrendezett versenyek is. Ide kell sorolni azokat a versenyeket is, amelyek egyes sportkörök versenyzői között kerülnek megrendezésre és valamely TSB vagy szakmai szerv versenynaptárában szerepelnek.

f) *Kezdőversenyek.* A fenti versenyeken csak minősített, vagy rajtengedéllyel rendelkező versenyzők indulhatnak. Azon természetjárók részére, akik még nem rendelkeznek rajtengedéllyel, vagy minősítéssel és érdeklődnek a természetjáró versenyzés iránt, ajánlatos évenként úgynevezett kezdők versenyét rendezni. Ez a versenytípus népszerűsíti sportágunkat és gyakran új tehetségek bevonását hozza a természetjáró versenyzésbe. E versenyeknek a legalacsonyabb fokú feladatokat kell tartalmazniuk.

g) *Bajnoki rendszerű versenyek.* Idetartoznak azok a versenyek, amelyek több lépcsőn keresztül az országos, vagy szakmai bajnokság legjobbjait válogatják ki. A lépcsők területi versenyeken járási (városi), megyei (budapesti) és országos fokozatok. Szakmai alapon beszélhetünk sportköri, területi elnökségi, országos szakszervezeti elnökségi, SZOT és hivatali bajnokság fokozatairól. Az egyes lépcsők megrendezhetőek egyes többfordulós formában.

6. *Feladatok nehézsége szerinti* a természetjáró versenyek lehetnek: alapfokú (III. osztályú), középfokú (II. osztályú), felsőfokú (I. osztályú) versenyek.

A versenyszabály táblázatosan közli a különböző fokozatú versenyek körülményeit, mivel az egyes csoportok megkülönböztetése a szabályzatban nem elég éles, ezért itt még néhány szempontot közlünk. Ezeknek segítségével a határokat élesebben meg lehet húzni az egyes osztályok között, sőt igyekeztünk nemcsak a maximumot, hanem a minimumot is megjelölni.

#### *Alapfokú (III. osztályú) versenyek*

Ezen versenyeknek legalább 2 óra menetidővel kell rendelkezniük. Menetidő az úgynevezett nettó-menetidő, amely állomásokon való tartózkodás nélkül értendő. A szabályok 3,5 órát állapítanak meg maximumként, azonban nem ajánljuk még a 3 órát sem túllépni.

*Módszerek:* a verseny csak egy útvonalú lehet, szétválasztás nélkül. Útvonalszakasz az I. osztályú állomások száma szerint lehet több is.

Térkép (vagy ezzel egyenértékű szintvonalas vázlat) alapján kell versenyezni.

Lehet megadni pusztán leírással és 2. típusú vázlattal is egy útvonalszakaszt, de ennek hossza 1 km-nél több nem lehet. A megadások mind a pontokra, mind az útvonalra vonatkozóan legfeljebb a 16 égtáj segítségével határozhatók meg úgy, hogy közönséges iránytűvel is haladni lehessen. Távolsági megadások használhatók.

A verseny lehet egyéni, de lehet csapatverseny is. Csapatverseny esetén 1 fő vezető kötelező. A csapat létszáma 3 fő legyen vezetővel együtt.

Ha valamely útvonalon csak alapfokú feladatok vannak, az útvonal önálló alapfokú versenyként kezelendő, még akkor is, ha valamely más versenynek része.

#### *Középfokú (II. osztályú) versenyek*

Ezeknek a versenyeknek a minimuma, hogy több feladatot tartalmazzanak, mint az előző osztályban, tehát a menetidő több legyen, mint a III. osztályúaké. Megjegyezzük azonban, hogy az 5 óra nettó menetidőt még összetett éjjeli-nappali versenyeknél sem ajánlatos túllépni. Éjjeli-nappali versenyeknél az éjjeli útvonalszakasz nem lehet több 2,5 óránál.

*Módszerek.* A versenyen alkalmazható szétválasztás, vagy két önálló útvonal, amelyeken külön-külön is lehet széjjelválasztást alkalmazni. Ez a széjjelválasztás azonban nem lehet több az egyes útvonalszakaszok  $\frac{1}{3}$  útvonalhosszánál. Egy vagy több utasítás használható. Vázlatok közül mind az 5 típus használható. A vázlatok azonban lehetnek a versenyző által készített vázlatok, használható váltóverseny-módszer.



Személyösszetétel: 2 fő vezető, 3 fő versenyző; 1 csapat létszáma tehát 5 fő.

Megrendezhető egyéni verseny formájában is. Ha több szétválasztás van, mint amennyit a két vezető vezetni tud, akkor a többi részek csak alapfokú szintűek lehetnek.

#### *Felsőfokú (I. osztályú) versenyek*

Minimumnak tekintendő a középfokúnak a feltétele.

A felsőfokú versenyeknél is tekintetbe kell venni, hogy ha az önálló vezetők számánál több részre bomlik a verseny, akkor ezek a több feladatok csak másodfokú szintűek lehetnek.

Személyösszetétel csapatnál: 3 fő vezető (felsőfokú szintű) + 2, vagy több fő (középfokú vezető szintjén).

A versenyszabályzat csoportosítása és a jelen kiegészítés remélhetőleg lehetővé teszi, hogy a jövőben minden versenyt osztályba tudjunk sorolni, s ezzel elő tudjuk segíteni, hogy a hasonló képességű versenyzők csak egymással versenyezzenek, így minőségi vonalon a versenyek rendezésénél és a versenyzésnél az eddiginél jobb eredményeket fogunk elérni.

## IX. FEJEZET

### **Versenyek**

Ebben a fejezetben néhány versenyt közlünk, amelyek a versenyrendezésnél mintaként felhasználhatók. A forgatókönyv készítéséhez az 1952. évi budapesti csapatbajnokság forgatókönyvét közöljük. Ez a verseny ugyanis többféle versenytípust egyesít és így több probléma megoldásában lesz a rendezőnek segítségére.

#### **1950. évi Országos Természetjáró Bajnokság**

Ideje: 1950. szeptember 3.

Helye: Dömösi Dunakanyar, Hegyestető környéke.

Rendező szerv: Magyar Természetbarát Szövetség.

Versenytípus: Gyalogos, vegyescsapat (5 fő), nappali, egyútvonalas szétválasztással, többutasításos, kiszámított menetidős, térképes bajnokság.

Indítóállomás: Zebegény, vendéglő.

Célállomás: Ugyanaz.

Térkép: 1 : 50 000 Pilis vagy Börzsöny turistatérkép.

## Utasítások

### *Indítóállomás: Zebegény, vendéglő*

Menjen be a Csizmadia-völgybe és a völgy É oldalában haladó úton érje el az első állomást, ahonnan a Bakó-kút 3950 vonásra, a Mária-forrás 5950 vonásra és a Gubacsi hálás 358-as háromszögelésű pontja 2260 vonásra fekszik.

### *I. Állomás: Kőfejtő*

Ereszkedjen le a Csizmadia-völgy árkába és haladjon Zebegény irányába, majd a Szeder-völgybe befordulva kövesse a völgy irányát a jelzett pontig. (Mindig úton haladjon.) Innen a legrövidebb úton haladva érintse a 344 háromszögelési, majd a 412-s háromszögelési pontot. Ezután jelentkezzen a II. állomáson, amely a Hegyestetőtől megközelítően É-ra 500 m-re lévő tisztáson van.

Jelzett pont = 344-es háromszögelési ponttól 1550 vonás és 950 m-re (szétválasztás).

### *II. Állomás: Rét*

A rét DK sarkán induló úton 1065 m után útkereszteződéshez ér. Itt előbb DK irányba induló, majd az előző elágazásnál 5900 vonás irányába forduló úton 950 m-re megtalálja a III. állomást. Útközben postaládába dobja be a kapott számot.

### *III. Állomás: Rét (vezető utasítása)*

A Hegyestető csúcsának érintésével érje el a Szentmihály-hegy nyergét. Ott várja be csapatának másik részét. Készítsen vázlatot az útról és annak segítségével menjen az állomásra.

### *III. Állomás: Nyereg*

A 485 háromszögelésű ponton áthaladva, a térkép „Szentmihály-hegy“ felirat „i“ betű pontjának érintésével jusson el a 485 háromszögelési ponttól Ny-ra fekvő 370 háromszögelési pontra.

### *IV. Állomás: 370-es pont*

Az állomástól (Ny felé) 20 méterrel lejjebb ösvényt talál. Ezen elindulva érje el a legrövidebb és a legkisebb magasságvesztéssel járó úton az Ernő-forrást.

### *V. Állomás: Ernő-forrás*

A következő állomás eddigi útvonalának az az ellenőrrel ellátott pontja, amely jelenlegi álláspontjától légvonalban 800 méterre van. Érje el ezt az állomást a legrövidebb úton.

### *VI. Állomás: 344-es pont*

A gerincen menjen le a verseny kiindulópontjában lévő célba.

*Megjegyzés.* Jól rendezett, viszonylag könnyű verseny, amely jó időben zajlott le.

## 1950. évi „Béke“ vándordíjas verseny

Ideje: 1950. szeptember 23.

Helye: Pilis-hegység.

Rendező szerv: Magyar Természetbarát Szövetség.

Verseny faja: Gyalogos, vegyes csapat (3 fő), nappali, egyútvonalas, egyutasításos, kiszámított menetidős, térképes.

Indítóállomás: Tahí, vendéglő.

Célállomás: Nagyvillámi kilátó.

Térkép: 1 : 50 000 Pilis-hegység turistatérképe.

### Utasítások

#### Útvonal

Tahiból Disznós-kúthoz (a bemutatott térképről rajzolja át az útvonalat).<sup>\*</sup> További útvonal: Hajlékos-bérc 573 háromszögelési ponttól EK-re lévő pihenőn keresztül a Mesterrét — a térképen jelzett legrövidebb úton — Sóstórét — Paphegy 403 háromszögelési pontját K-ről megkerülve, a jelzett pontnál a Király-utat elérve — Király-út — Nagyvillámi kilátótorony.

Útközben jelentkezzék a bemutatott térképen karikával jelzett pontokon. A verseny 14 órakor ér véget, a csapatok addig feltétlenül ériék el a célt.

\* = Jelzett útvonal Tahí vendéglőből a Hegyesd-nyergébe vezető gerincúton halad, majd itt eléri az országutat és innen felvezet az Abrahambükki csúcsához legközelebb fekvő hídig. Itt az állomás. Ez előtt még érinteni kellett a híd fölött fekvő Tejikutat. A hídtól a legrövidebb úton kellett elérni a Disznós-kúthoz.

A karikával jelzett pontok, azaz állomások (időmérők) a következő pontokon voltak:

1. híd,
2. Disznós-kút,
3. Mesterrét,
4. Sóstórét,
5. Király-út „1“ betűjénél lévő pont.
6. Nagyvillámi kilátó.

**Megjegyzés.** Jól sikerült verseny, amelyen igen nagy tömegek vettek részt. Az első tömegverseny. Maga a verseny igen egyszerű volt és tetszett a versenyzőknek. Mai szemmel nézve, hibája volt a versenynek az, hogy tulajdonképpen csak pontokat adott meg és nem írta le a követendő útvonalat. A legrövidebb útvonalakítétel nem volt megfelelő és egyértelmű, mert hiszen ezt a versenyzők előre nem tudhatják. Ezért az egysegű menetidőszámítás nem volt lehetséges. Ilyen versenyeken, ahol csak a pontok vannak pontosan meghatározva, az egyes pontok közötti menetidőt is meg kell előre adni.

## 1951. évi budapesti bajnokság

Ideje: 1951. november 3—4.

Helye: Börzsöny-hegység.

Rendező szerv: B.T.S.B.

Verseny faja: Gyalogos, vegyescsapat (4 fő), éjjeli-nappali, egyútvonalas szétválasztással, többutasításos, térképes, kiszámított menetidős, bajnoki rendszerű.

Indítóállomás: Éjjel: kisinóci menedékház; nappal: nagyhideghegyi menedékház.

Célállomás: Éjjel: hideghegyi menedékház; nappal: Nógrád szövetkezeti vendéglő.

Szállás: Hideghegyi menedékház.

Térkép: 1 : 50 000 Börzsöny-hegység turistatérképe.

### Utasítások

Általános utasítás:

1. Az utasításban lévő kifejezések értelmezése: Minden térképen jelzett út = jelzett út (gyalogút, kocsitűt, taligaút, turistaút stb.).
2. Ahol az utasításban út nincs meghatározva, ott a megadott időnek megfelelően a legrövidebb úton érj el feladatodat.
3. Az útvonal helyenként erősen benőtt, köves. A versenyzők jól vigyázzanak, világítsanak, egymást segítsék, nehogy baleset forduljon elő. A térkép felvétele óta a terep sokat változott, az utak elhomályosodtak, új utak készültek. Ősz van és az őszi lomb is befedi az utakat. A versenyzők milderre legyenek figyelemmel.
4. A verseny éjjeli céljában meleg ételt, húsfélét lehet rendelni.
5. A versenyzők mindig tartsák szem előtt azt a szabályt, hogy térképpel a kézben mindig meg tudják mondani, hol vannak.
6. Egyébként a versenyre a „Természetjárás versenyszabályzata” irányadó.

Kisinóc, 1951. november 3.

Jó utat!

Versenybíróság.

*Ejjel*

**Indítóállomás:** Kisinóci menedékház

Indulj el a menedékháztól a Négyhányás felé vezető úton. A menedékháztól 290 m-re jelzett és az úthoz közelebb fekvő forrás érintése után 200 lépésre fordulj K-re a Pokol-völgy felé vezető útra és juss el oda. A Pokol-völgyben haladj a 374 magassági ponton át, majd a most következő jelzett erdővágás után a patak Ny-i partján vezető úton folytasd utadat. Itt az út mellett 405 m magasságban forrást találsz.

A „Pokol-völgy” felírás „P” betűje mellől 3800 vonás irányú metsződést követő ugyanilyen irányú útra térve addig haladj felfelé, amíg kocsitűt kereszteződéshez nem érsz. Itt a metsződést keresztező úton a Kisinóc tömbjét K-ről megkerülve juss el az első állomásra. Ez az állomás a Nagy- és Kisinóc közötti nyeregben van.

## I. Állomás: Inóci nyereg

Következő állomásunk a jelzetenél 10 méterrel alacsonyabban fekvő Vadász-kút melletti erdei szálláson van. Térkép nélkül is eljuthatsz ide, ha jól megfigyeled útmutatásunkat és a terepet.

A sátólól 2900 vonásra és 60 méterre a jelzett fátólól 3500 vonás irányban nehezen észrevehető gyalogösvény indul,\* amely pár lépés után kényelmes ösvénnyé válik. Ezen elindulva nemsokára egy sózó közelében haladsz el, majd meredek oldalban kanyarogsz.

Elhagyva egy jobbról lefutó ösvénytalálkozót, jó darabig semmi különöset sem észlelsz, amíg utad kétfelé nem ágazik. Itt a 3500 vonás irányú utat kövesd.

Ezen továbbhaladva, tűzgyújtás nyomait fedezed fel lábad alatt és újabb elágazáshoz érsz. Most fölfelé és 2400 vonás irányba fordulj. 50 lépés után utad 3600 vonás irányba kanyarodik és újabb elágazásnál ismét a 3600 vonású utat válaszd.

Ezután felérsz egy hegyorra és most nívóban haladsz tovább. Vigyázz, mert balra lefelé egy kőfolyás felett haladsz el.

Figyeld utadat, mert mellette források vannak. Egyszerre egy hatalmas kidölt fa fogja utadat elállni. Ezt megkerülve addig haladj a hatalmas szálfák között, amíg az ellenőrzőállomás sátrát meg nem látod.

Itt megkapod, hogyan érheted el a II. Állomást.

### *Ellenőr utasítása*

Menj le a Hideg-kutak völgyébe (795 magassági ponttól Ny-ra eső völgy) levezető úton. A völgyben az 570 méteres szintvonal táján ott, ahol az út a patak É-i oldaláról a D-re megy át felülről lefelé jövet, az előbbi (É-i) oldalon út indul E felé. Ez pár lépés után ÉÉNy-ra hajlik, majd ismét É-i irányt véve keresztben széles járt kocsitutat ér. Erről a kocsitútról érd el az állomást.

## II. Állomás: Vadász-forrási szállás

Folytasd utadat felfelé a Rózsabánya nyergébe, majd a gerincútra fordulva érd el állomásunkat, amely a Szénáshegy 527 háromszögelési pontjától 2580 vonásra és 2350 méterre, a Nagypogányhegy 626 magassági pontjától 1280 vonásra és 1700 méterre van egy szénégető kunyhóban 660 méter magasságban. Menetidő: 30 perc.

## III. Állomás: Szénégető kunyhó

Menj fel az innen ÉK-re lévő lejtőkúp nyergébe vezető úton. A 700-as szintvonal táján nehezen felismerhető út indul, amely a sziklacsoport alatt elhaladva Ny-ról kerüli meg a Nagyhideghegyet. Erről az

\* Ez az ösvény a nyeregtisztás Ny-i oldalából induló kb. 2000 vonás irányú, a Nagyinóc felé tartó kocsitútról a fiatal erdőben 30 lépésen belül nyílik és végig a Nagyinóc oldalában (az ú. n. Fokhagymásban) halad. Az ellenőrzőállomás sátra pedig az Istvánkunyhotól kb. K-re 1250 méterre jelzett kunyhó-jelnek megfelelő helyen volt elhelyezve.

útról érd el a 865 háromszögelési ponttól Ny-ra lévő „Hidegkút“ felírás „d“ betűjénél lévő forrást, azután jelentkezzen a Nagyhideghegy tetején lévő menedékházban, a célban.

### *Nappal*

#### **Indítóállomás:** Nagyhideghegy

Ereszkedj le a menedékháztól állandóan D irányba, amíg 750 méter magasságban egy nagy tisztásra nem érsz. Megkeresve a tisztáson lévő forrást, innen 2100 vonásra az erdőbe vezető úton juss el a Rakodóba.

A turistaúton menj fel a 850-es háromszögelési pontra és az erdővágáson ereszkedj le a 772 magassági pontig. Itt fordulj ahhoz a kúthoz vezető útra, amely a 865-ös háromszögelési ponttól 1840 vonásra és 1450 méterre, 765 méter magasságban van. A kúttól K felé irányban ereszkedj le a kb. 40 méterrel lejjebb haladó vízóra, ezen haladj a Csóványos felé eső irányban, amíg az út mellett egy szénégető kunyhóban állomást nem találsz.

#### **I. Állomás:** Szénégető kunyhó

Folytasd tovább utad a vízóraúton a Hársréten lévő következő állomásunkig.

Közben érintsd a 720 méter magasságban fekvő jelzett Simon-kutat és figyelj az út mentén elhelyezett jelzőládákat, helyüket jegyezd fel a leszakított karton hátára, tetszésszerűen úgy, hogy arról a térképre más is be tudja azt jelölni.

Menetidőhöz minden ilyen ponton 3 percet számolhatsz.

#### **II. Állomás:** Hárs-rét

*A) részleg*

Indulj el a Foltán kereszt felé vezető úton, közben érintsd a jelzett forrást, azután a Hosszú-bérc gerincén addig haladj végig, amíg irányban letérve, a Nadas-forráshoz jutsz. Ezután jelentkezzen a Cseresznyés és Boros-patak találkozásánál jelzett tisztáson lévő állomásunk.

A „B“ részlegnek térkép nélkül kell ugyanerre az állomásra mennie, ezért tetszés szerint készítsd el az utasítást nekik a berajzolt útvonalról (szöveget és vázlatot is lehet), mert ők ezzel fognak odatalálni.\*\*

#### **II. Állomás:** Hárs-rét

*B) részleg*

A mellékelt utasítással keresd meg az állomást. A következő állomásról akkor indulhatsz tovább, ha ott az A) részleggel találkozta. Térképet az úton nem használhatsz, azt az A) részlegnek kell átadnod.

#### **III. Állomás:** Rét-kunyhó

Következő állomásunk a Büdös-tótól 1760 vonásra és 1460 méterre jelzett forrásnál van. Juss el oda a jelzett legrövidebb úton. Közben érintsd az út mellett (30 méteren belül) a 403 ponttól 4660 vonásra és a 370 méteres szintvonalon fekvő forrást.

\*\* A bejelölt útvonal a Hárs-rétről D felé haladó gerincen halad egy darabig, majd lekanyarodik a Hárs-völgybe és a térképen jelzett úton lejön a Szénpatak völgyébe, majd a Cseresznyés-patak mentén a III. állomásig halad.

#### IV. Allomás: Magyar-kút

Indulj el az innen megközelítően D felé vezető úton, majd 500 méter után K-re kanyarodva a jelzett legrövidebb úton, a „Várta“-n keresztül menj a nógrádi szövetkezeti vendéglő épületében lévő célba. Óránként 5 km-es gyorsított menetidőt számolj.

**Megjegyzés.** A verseny jól sikerült. Az éjjeli útvonalszakaszon a vadászúti erdei szálláson frissítőt kaptak a versenyzők. A verseny érdekessége, hogy a térképen jelzett Simon-kutat egy csapat sem találta meg, és az aránylag sok térképhiba, amelyeknek megadását a rendezőség jól oldotta meg. Hiba volt az aránylag hosszú nappali szakasz és különösen a gyorsított menet a végén.

### 1952. évi budapesti elődöntő csapatversenyek

#### II. csoport, 3. forduló

Ideje: 1952. április 20.

Helye: Pilis-hegység.

Rendező szerv: CSVTK természetjáró szakosztálya

Versenytípus: Gyalogos, vegyescsapat (3×3 fő) nappali, három útvonalas, többutasításos, kiszámított menetidős, fényképes, többfordulós, bajnoki, elődöntőverseny.

Szállás: Dobogókői mh.

Indítóállomás: Reggel: Dobogókői mh.

Célállomás: Kőhegyi mh.

Térkép: Fényképvázlat.

#### Utasítások

##### Általános utasítás

A verseny pontjai között vannak ismertek is, de vannak olyanok, amelyek nemcsak nem ismertek, de a térképen sincsenek rajta. Ezeket igyekeztünk berajzolásal, néha szögmegadással meghatározni.

Az útvonalak nagyrésze nem térképen jelzett utakon halad, s így az idő kiszámítása nehézséget okoz. Ezért egyöntetűség kedvéért a következő elvet alkalmaztuk:

Ha a verseny valamely részlete nem a térképen jelzett úton halad, távolságnak számítjuk a légvonal távolságot, magasságnak pedig a két végső ismert pont közötti relatív magasságot. Az ezen az alapon kiszámított standard időhöz ennek negyed részét hozzáadjuk. Törtszám esetén felfelé kerekítünk, pl.:

Dobogókői menedékház — Királykúti őrház. Légvonal távolság 2000 m, szint 0, tehát menetidő: 30 + 8 perc, azaz 38 perc.

Az útvonalon postaládát nem alkalmazunk, hanem cédulákat kell leszakítani. A leszakított cédulákat mindenki gondosan őrizze meg és csak a célban adja le. Azonkívül minden egyes cédulára írja rá a csapat számot, csapatnevet.

Kérjük a versenyzők sportszerű viselkedését és jó utat kíván

a Versenybíróóság.

Az egyes útvonalszakaszok utasításai pedig a következők:

**Indítóállomás:** Dobogókő

*A) útvonal*

Induljon el a műúton a Hárommező felé. A műútról letérve érintse az Erzsike-kutat, azután keresse meg azt a pontot, amely a Kakashegy felírás „s” betűjén van. Innen a legrövidebb úton érje el a Zsvány-barlangot, azon haladjon át a térképen is jelzett úton, amely É felé kanyarodik és fenyvesen áthalad. A fenyves után keljen át a Kanyargós patakon és a patak K oldalán haladó turistaúton érje el a Sólyomforrást. Majd érintse a Cser-forrást. Innen a térképen jelzett úton menjen a Szürke-forráshoz, amit a Kopaszhegy É-i oldalában haladó út felhasználásával ér el a legkönnyebben.

Polytassa útját a Szürke-forrástól 1300 vonás irányú úton addig, amíg ebből egy 2100 vonás irányú gyalogösvény nem ágazik el. A gyalogösvényen folytassa útját a Kerekeshegy és a Morgóhegy közötti tisztásig. Itt megtalálja állomásunkat.

**I. Állomás:** Morgóhegyi tisztás

Induljon el a tisztás K-i sarkából induló 2200 vonás irányú kocsúton, majd érintse a Hársashegy 547 háromszögelési és a kerekeshegy 535 háromszögelési pontját. Azután keresse meg azt az állomást, amely a Kerekeshegy 535 háromszögelési pontjától 400 méterre és 1500 vonásra lévő kunyhóban van.

**II. Állomás:** Kerekeshegyi kunyhó

A legrövidebb úton menjen a 461 magassági pontra. Innen a Bükki puszta felé haladó úton számoljon 50 lépést, majd 1900 vonás irányú kocsútra térjen. Ez a kocsút a Lomhegy É-i oldalán kanyarodik fel annak tetejére. Ezen az úton haladva mellette 50 méternél nem messzebbre a térképen nem jelzett tereptárgyat talál. Ez a tereptárgy a Lomhegy felírás „m” és „h” betűje között van. Ezután érje el a Lomhegyi őrházat.

**III. Állomás:** Lomhegyi őrház

Induljon el az őrháztól a Csikóvár felé vezető jelzett úton. Abból a nyeregből, ahol a térkép útvillát jelez, út indul lefelé. A útvillától úton érje el a Juvízü majorhoz vezető piroskocka jelzésű turistaút. Érje el a jelzett turistaúton az útvillától 1250 vonásra és 800 méterre lévő turistaút és erdővágás találkozását. Az erdővágáson ÉK-i irányban haladva érje el a kék jelzést és menjen fel rajta a Kőhegyi menedékházban lévő célba. (Menetidő útvillától erdővágásig 18 perc.)

*B) útvonal*

**Indítóállomás:** Dobogókő

Induljon el a menedékháztól a Kerekbükkön vezető turistaúton. A 655 háromszögelési pont után kanyarodjon le a gerincről és érje el a Király-kúttól D-re 1000 méterre lévő tisztást és annak legnyugatibb sarkán lévő ládát. Innen jusson le a Bükköspatak völgyébe és a jelzett úton érje el a Bükki-pusztá legdélebben fekvő épületében az állomást.



### **I. Állomás: Bükki-pusztá**

Induljon el az állomástól 1400 vonásra és 900 méterre lévő forráshoz, amely 445 méter magasan van. Ezután a forrás felett haladó térképen jelzett turistaút felhasználásával keresse meg a Somfótól (469 háromszögelési pont) 650 méterre és 5800 vonásra fekvő pontot. Innen a Somfótól 300 m-re és 4400 vonásra 365 m magasságban lévő tisztásra menjen. Azután érintse a térképen jelzettnél 30 m-el DDK felé magasabban fekvő Kékvízú forrást, majd a Bölcsőhegy és az 580 háromszögelési pont közötti nyergesen átkelve jelentkezzen a lomhegyi őrháznál lévő állomásunkon.

### **II. Állomás: Lomhegyi őrház**

Az őrház alatt 30 vonásra, 45 méterrel alacsonyabban, forrást talál, amelynek érintése után a 490 háromszögelési pont 0 pontján áthaladva, az árok Ny-i oldala mentén haladó kocsitűt kövesse. Igyekezzen ezen az oldalon maradni, kivéve egy egész kis szakaszt, amely a tulsó oldalon folytatódik, de 100 méteren belül visszatér. Ezen az úton haladjon a 391 magassági ponttól Ny-ra az árok Ny-i partja feletti barlangig. Ezután a vízésés felett átvezető ösvényen jusson el a Tólakhoz. Itt a magasabban fekvő tó É-i partja mellett elhaladva, majd a Kis-Csikóvárat D-ről megkerülő úton érje el a Kis-Csikóvártól 400 méterre jelzett őrháznál állomásunkat.

### **III. Állomás: Hubertus-vadászház**

Az őrház É-i sarkától 3900 vonás irányba induló gyalogösvény felhasználásával addig haladjon, amíg egy 4800 vonás irányú kocsitűt talál. Ezen tovább indulva, keresse meg azt a pontot, amelytől a Nagy-Csikóvár 557 háromszögelési pontja 4950 vonásra és 800 méterre, a Bölcsőhegy 587 háromszögelési pontja pedig 3920 vonásra van. Innen K-re 15 lépésre haladó kocsitűton induljon el Pomáz felé és addig haladjon, amíg egy EK irányú erdővágást lel. Ezen menjen lefelé ÉK-i irányba a kék jelzésű turistaútig, majd a jelzésen menjen a kőhegyi menedékházban lévő célba.

#### **C) útvonal**

#### **Indítóállomás: Dobogókő**

Induljon el a menedékháztól a Magaslenhegy „M” betűjén haladó bordán az 566 háromszögelési pont nyergéig, majd keresse meg az Aszszonyfej-kutat, amely nem a térképen jelzett helyen, hanem a felírás „s” betűjénél van. Innen a Gyertyános „Gy” betűjén áthaladva keresse meg a Királykúti őrházat.

### **I. Állomás: Királykúti őrház**

A ház előtt elhaladó kocsitűtről 2200 vonás irányú ösvény felhasználásával érje el a Királykutat, majd a kékkereszt turistajelzés felhasználásával, átkelve a Királypatakon, jusson fel az Akasztóhegyre, érintse az 554 háromszögelési pontot. Ezután keresse meg azt az állomást, amely az Öregvágás 655 háromszögelési pontjától 2180 vonásra, a sikárosi őrháztól 3570 vonásra és a Tövishegy 510 háromszögelési pontjától 4780 vonásra van.

## II. Állomás: „C“ kunyhó

Induljon el a legrövidebb utak felhasználásával a Töviseshegy 510 háromszögelési pontját érintve az Irtásra. Itt az Irtás felirat „á“ betű ékezetétől induló, a Széleshegy gerincén a Bükkös-patak völgyébe tartó úton jusson el arra az állomásra, amely a Bükkös-patak mellett a Töviseshegy 510 háromszögelési pontjától 250 vonásra és 2500 méterre van, valamint 518 háromszögelési ponttól 4580 vonásra.

## III. Állomás: Kárpát-forrás

Allandóan a patak forrás felőli oldalán haladva jusson fel a Somfót E-ről megkerülő, nagyjából 350 méter magasságban haladó kocsútra. Ennek felhasználásával keresse meg azt az állomást, amely a Csikóvár 557 háromszögelési pontjától 3100 vonásra és a Lomhegy 588 háromszögelési pontjától 1750 vonásra és 1460 méterre található.

## IV. Állomás: Bodza-kút

Folytassa útját a Kőhegy felé, amíg épített utat nem keresztez. Az itt talált piroskocka jelzésen tovább haladva, addig kövesse a jelzést, amíg ebből 930 vonás irányba elágazó ösvényt nem talál. Ezen keresztesse a Sás-árkot és keresse meg a csepeliek kútját, amely a Sás-völgy legdélibb csücskének K-i partján van. Innen érintse a Kőhegy legészakibb kúpjának ENy-i oldalában a Sás-árok felett a járúshatáron 320 méter magasságban lévő barlangot. Ezután ezt a kúpot É-ről K felé megkerülve a jelzett turistaúton jusson fel a kőhegyi menedékházban lévő célba.

*Megjegyzés.* Az 1952. évi budapesti bajnokság többfordulós elődöntő versenyeként egyike ez a verseny. Aránylag ismert terepen, de ismeretlen pontok érintésével haladt az útvonal. Az utasításokban kísérletet látunk a menetidőszámításra vonatkozólag abban az esetben, ha az útvonal térképen nem jelzett és a valóságban sem létező úton halad. Az általános utasítás az említett esetben útmutatást ad a menetidőszámításra vonatkozóan. Ez a kísérlet nem vált be, mert komplikálttá teszi a számítást, ezért egyszerűbb ilyen esetben a menetidőt egyszerűen közölni az utasításban. Egyébként jól rendezett verseny volt, ama hibától eltekintve, hogy a verseny végén szereplő ÉK irányú erdővágás az utasításban tévesen DK irányú erdővágásnak volt megadva.

## Az 1952. évi budapesti természetjáró csapatbajnokság

### Versenykiírás

#### 1. A bajnokság célja

A legjobb budapesti természetjáró csapatok bebizonyíthatják felkészültségüket a természetjárás és az MHK terén.

#### 2. A bajnokság ideje

A csoport- (elődöntő-) versenyek ideje: 1952. III. 23.—V. 25. között 2 csoportban. A budapesti bajnokság 1952. VI. 7—8. .

A jelentkezés helyét és részletes tudnivalókat a verseny rendezői a versenyt megelőzően legalább 7 nappal előbb közlik a résztvevőkkel. A versenyeknek úgy kell befejeződniük, hogy a résztvevők a verseny napján lakóhelyükre hazatérhessenek.

### 3. A budapesti bajnokság rendezője

a Budapesti Testnevelési és Sportbizottság. Csoportversenyeknél a benevezett sportkörök.

A budapesti bajnokságra az alábbi versenybírószágot hagyta a BTSB jóvá:

a versenybírószág elnöke: Baranyai Sándor,

a versenybírószág elnökhelyettesei: Dvorák József, Tátray Ruppert,  
Karl Imre,

a versenybírószág titkára: Marton Lajos.

Az utazás, szállás és rendezésért a budapesti bajnokságnál a BTSB, a csoportversenyeknél a rendező sportkörök felelősek.

### 4. A bajnokságon részt vehetnek

A budapesti csoportversenyeken a 6 legjobb helyezést elért sportkör 9 főből álló csapata. Részt vehet még sportkörönként 1 vezető.

A budapesti csoportversenyek beosztását — a nevezések alapján — a BTSB az alábbiakban hagyta jóvá:

#### I. csoport

1. Kinizsi
2. Forsz
3. Okisz
4. Torpedó
5. Haladás
6. Mom

#### II. csoport

1. Mélyépterv
2. Vörös Meteor
3. Csepel
4. Gyárépítés
5. Mávag
6. Bp. Lokomotív

A versenyeken csak minősített természetjáró indulhat, a bajnokságon csak olyan, aki legalább 2 csoportversenyen is részt vett. Minden versenyző csak azon sportkör színeiben indulhat, amelyben minősítést nyert. A minősítési igazolványt a helyszínen minden esetben be kell mutatni.

A csapatoknak a versenyen lehetőleg egyöntetű, sportszerű öltözetben kell megjelenniük.

### 5. Helyezések eldöntése

Mind a budapesti bajnokságon, mind a csoportversenyeken a győztes az a csapat, amely a versenyek sorozatában a legtöbb pontot szerzi. Pontozás: az első helyezetti 6, illetve 5 pontot kap, a többi helyezettek 1—1 ponttal kevesebbet. Egyébként a helyezések eldöntésére, valamint a verseny rendezésére a természetjárás szabályai irányadók.

Ha valamelyik csapat bármelyik versenyen nem venne részt, vagy nem kellő számban jelenik meg, vagy nem minősítettek közül állította össze a csapatát, 0 pontot kap.

## 6. Díjazás

A budapesti bajnokságot nyert csapat tiszteletdíjat kap. A második és harmadik helyezést elért csapatok is díjazásban részesülnek.

Mindegyik csoportból a legjobb rendező sportkör oklevél díjazásban részesül. Az egyes csoportversenyek győzteseit is díjazhatják a rendező sportkörök.

## 7. Költségek

Az utazás, elszállásolás, rendezés költségeit a budapesti bajnokságnál a BTSB, a csoportversenyeknél a rendező sportkörök tartoznak viselni. A csoportversenyeknél a visszautazás költségeit a résztvevők viselik. Ez esetben a rendező az „Értesítésében” előre tartozik ezt közölni.

## 8. Különleges szabályok

A versenyeken a csapatoknak rendelkezniük kell csapatonként 3 tájolóval és elsősegélynyújtó felszereléssel. Az egyéb felszerelést a rendezők közlik a résztvevőkkel.

### Értesítő

Budapesti Testnevelési  
Sportbizottság

..... Sportkör

#### B u d a p e s t

Értesítem a Sportkör természetjáró szakosztályát, hogy az 1952. március 23—május 25. között lefolyt budapesti természetjáró csoportversenyeken elért eredménye alapján a sportkör természetjáró csapata jogosult az 1952. június 7—8-án rendezésre kerülő Budapest természetjáró csapatbajnoksága döntőjében részt venni.

Az alábbiakban közlöm a versennyel kapcsolatban szükséges részletes tudnivalókat:

1. A résztvevő csapatok létszáma 9 (kilenc) fő.
2. Mind a 9 főnek olyan természetjárónak kell lennie, aki a csoportversenyek valamelyikében részt vett.
3. Mind a 9 főnek minősítési igazolvánnyal kell rendelkeznie. (Az a versenyző, aki minősítési igazolványát még nem vette kézhez, MHK igazolványát köteles felmutatni.)
4. A verseny eredménye tekintetében csak azoknak a csapatoknak az indulása számít, amelyek a fenti követelményeknek megfelelnek.

*Találkozás:* 1952. június 6-án, pénteken 14,45 órakor a Keleti p. u. jegypénztár csarnokában.

A csapatok lehetőleg egyöntetű természetjáró öltözetben tartoznak megjelenni.

Visszaérkezés Budapestre 1952. június 8-án 23 óráig.

*Felszerelés személyenként:* két és félnapi élelem, takaró, lámpa (tartalékelemmel), kulacs és a szokásos versenyfelszerelés.

Csoportonként egy önnálló vezető; felszerelés: tájoló, egy részlegnek sátor 3 fő részére, egy mentőfelszerelés.

**Költségek:** a versenyzők utazási és elszállásolási költségeit a Budapesti Testnevelési és Sportbizottság viseli. Rendezési hozzájárulásért a csapatok a verseny helyén 220 Ft-ot fizetnek.

A versenyrel kapcsolatban június 4-án, szerdán 19 órakor a versenyzőkkel részletes megbeszélést tartunk.

Budapest, 1952. május 31.

Kemény Imre s. k.,  
természetjáró előadó

## Forgatókönyv

### I. Rész: Általános

#### 1. Versenybíróság elnöksége:

Elnök: Baranyai Sándor.

#### Elnökhelyettesek:

Dvorák József  
Tátrai Ruppert  
Karl Imre

Titkár:

Marton Lajos

2. A verseny ideje: 1952. június 6—7—8.

#### 3. A verseny faja:

A) útvonal: túraterves, térképes.

B) útvonal: kétútvonalas, többutasításos, térképes.

C) útvonal: kétútvonalas, többutasításos, térképes.

Valamennyi útvonal éjjeli-nappali a C) útvonal kivételével.

#### 4. A versenyen indulók:

Bp. Haladás SK,

Bp. Kinizsi SK,

Bp. Szpartakusz SK,

Bp. Lokomotív SK,

ÉTSK,

Vörös Meteor SK.

#### 5. Az útvonalak röviden:

A) útvonal: indítóállomás: Telkibánya melletti Potácsház—Amadévár—Dorgó—Istvánkút—Újhuta—Zsidórét—Sárospatak.

B) útvonal: indítóállomás: Makkos—Hotykai iskola—Remetekút—Rákóczi-forrás—Zsidórét—Eszkála (h)—Kotliszka—Zsidórét—Sárospatak.

C) útvonal: indítóállomás: sátoraljaújhelyi menedékház—Lőtér—Vágáshuta—Kékszűrő—Eszkála (h)—Zsidórét—Rákóczi-forrás—Remetekút—Sárospatak.

#### Szálláshelyek:

A) útvonal: tetszésszerinti helyen, sátorban.

B) útvonal: Eszkála őrház, Sárospatak.

C) útvonal: sátoraljaujhelyi menedékház, Eszkála őrház.

Verseny végcélja: Sárospatakon, a Kossuth internátusban van.

6. Forгатókönyv készült 4 példányban: a BTSB és a három elnök-helyettes részére.

7. A verseny létszáma:

54 fő versenyző,

45 fő rendező,

3 fő vendég, összesen = 102 fő.

## II. Rész: Az előkészületek és a találkozás

### 1. Előkészületek

a) Június 4-én, szerdán Dvorák és Tátrai előreutaznak a terepre és megvizsgálják, hogy ott minden rendben van-e. Először Sárospatakra mennek, majd onnan a B/1, azután B/2 útvonalon, majd az A) útvonalon ellenkező irányban a Dorgóig, Telkibányára mennek.

Megvizsgálendő a sárospataki célállomás, szállás, fürdés és élelmezés szempontjából.

Megvizsgálendő a makkos-hotykai indítóállomás, az Eszkála őrház (szállás és élelmezés), pinkúti erdei szállás és a Potácsház, (dohányt vinni!).

Dvorák és Tátrai a fentiek teljesítése után 5-én Telkibányán elválnak. Dvorák intézi Potácsházban a szállást és eljűk megy Hernádszurdokra az érkező A) csapatok fogadására és Potácsházba való kísérésére.

Tátrai elmegy Pálházára, kisvasúttal bemegy Sátoraljaujhelyre, intézi a szállást a menedékházban és fogadja a C) csapatokat, akiket szálláshelyükre kísér.

A helyszínrre írt levelekből másolatokat vigyenek magukkal.

b) Karl és Marton gondoskodnak, hogy 88 fő részére már 5-én meg legyenek váltva az 50%-os kedvezményes menetjegyek az alábbi beosztás szerint:

24 fő Hidasnémetire (Miskolcig sebes),

34 fő Sárospatakra (Miskolcig sebes),

30 fő Sátoraljaujhelyre (Miskolcig sebes).

Ha a gyülekezéskor több jegyre volna szükség, azt a helyszínrre kell megváltani.

c) Karl és Marton gondoskodnak egy gyorsvonati különcsíról.

### 2. Gyülekezés

Gyülekezés rendezők és csapatok részére június 6-án, 14 óra 45 perckor a Keleti pályaudvar nagy jegypénztár csarnokában. Jegyváltás a 88 főn felüli létszám részére a helyszínrre történik. Kedvezményes jegyváltáshoz szükséges blanketta hozandó. Létszám megállapítás. (100 fő.)

15 órakor beszállás a vonatba, amelyhez egy gyorsvonati kocsi van csatolva részünkre.

A vonat 15 óra 35 perckor indul.

### III. Rész: Utazás: feladatok a vonaton

1. Baranyai sporttárs, a versenybíróóság elnöke néhány szóval nyissa meg a versenyt. Karl sporttárs ismertesse a verseny tudnivalóit.

2. Hatvan után megejtendő a sorsolás. A sorsolás úgy történik, hogy a 9 főt egy egységnek tekintjük és azokat sorsoljuk, így minden csapatrészlegnek azonos rajtszáma lesz.

3. A 9 fős csapatot A), B) és C) csapatrészekre bontjuk, névsormegállapítás, minősítés egyeztetése.

A) részleg: Ide kell beosztani a nehéz és különleges feladatok megoldására alkalmas csapattagokat.

B) részleg: Középnéhez.

C) részleg: Nehéz, fizikailag is erős.

A csapatok vezetőinek a fenti szempontok tudomásukra hozhatók, hogy eszerint készíthessék el a beosztást.

4. Ezután következik a kérdések feladása és a keresztretjvény-feladat megoldása.

5. Eközben a VII. rész alapulvételével szét kell bontani a rendezőket útvonalanként, a felvezetőknek átadandók a borítékozott feladatok, állomástáblák és postaládák. Ezek részletezését a VII. rész tartalmazza.

6. Órák igazítása.

7. Miskolcon leszáll az A) csapatrészleg az A) útvonalhoz tartozó rendezőkkel együtt (18+14 fő) és a 19 óra 15 perckor induló személyvonattal indul tovább Hernádszurdokra. A vonaton a vezető Vízkeleti és Radvánszky. Miskolcon Jancoviusné csatlakozik ehhez a részleghez. A csoport Hernádszurdokon találkozik Dvorákkal és vele elmegy a Potácsházba, ahol szállás várja. Létszám 32 fő.

8. Sárospatakon leszáll a B) csoportrészleg a B) útvonalhoz tartozó rendezőkkel együtt (18 + 18 fő.) A csoport azonnal elindul Makkoshotykára az indítóállomásra. Vezető Karl és Marton. Létszám 36 fő.

9. Sátoraljaújhelyen leszáll a C) csapatrészleg az összes többi rendezőkkel és vendégekkel együtt (18 + 13 + 3 fő). A csoportot Tátrai várja, aki szállásra kíséri őket a menedékházba. Létszám 34 fő.

### IV. Rész: Felvonulás VI. 6-án

A) részleg: Dvorák Hernádszurdok vasúti megállótól Potácsházba vezeti az A) útvonal versenyzőit és a rendezőket, 32 fő. Megérkezés Potácsházba 23 óráig. Dvorák még este tájékoztatja a versenyzőket a túraterves versenymódszer alapelveiről. Takarodó legkésőbb 23,30-kor.

B) részleg: A B) útvonal versenyzőit és rendezőit (36 fő) Karl és Marton vezetik fel Sárospatakról Makkoshotykára. Megérkezés legkésőbb 23 órára. Iskolaépület kulcsa Istenes igazgató-tanítónál. Az indítóállomáshoz nem tartozó rendezőket Karl azonnal viszi magával az útvonalon az Eszkála órházba.

C) részleg: A C) részleg versenyzőit és rendezőit 21,48-kor (34 fő) Tátrai a sátoraljaújhelyi vasútállomásról a sátoraljaújhelyi menedékházba vezeti. Megérkezés a menedékházba 22,30-ig. 23 órakor takarodó.

## V. Rész: Szállás

Szálláshelyek csoportosítása útvonalanként:

A) *részleg*: 6—7-én éjjel Potácsház 23—5,30-ig. Felelős Dvorák, 7—8-án az útvonalon a hozott sátorban.

B) *részleg*: 6—7-én versenyben, utána Eszkálában alvás 4—17 h-ig kell biztosítani a szállást. Felelős: Baranyai. 7—8-án versenyben, utána 2 h-tól a sárospataki Kossuth internátusban 12 h-ig kell biztosítani az alvást. Felelős: Somló.

C) *részleg*: 6—7-én sátoraljújhelyi menedékház 22,30—6,30-ig. Felelős: Somló. 7—8-án Eszkálában 19—6,30-ig biztosítandó az alvás. Felelős: Baranyai.

Az egyes időpontok az első csapat valószínű beérkezésétől az utolsó csapat indításáig vannak tekintetbevéve.

Csoportosítás szálláshelyek szerint:

1. Telkibányai Potácsház, felelős: Dvorák. VII. 6.

Az A) útvonalhoz tartozó versenyzők és rendezők szálláshelye. A kulcs Pintér Frigyes erdésznél van, aki a házban lakik. A megbeszélés szerint a házban szalma van leterítve a szálláshoz. Szállásra megérkezés 23 órakor. Szállás bontása reggel az utolsó csapat elindulása után. Szállást átadja Pintér Frigyesnek Vízkeleti László. Ezzel egyidejűleg a takarítás is kifizetendő Pintér Frigyesnek, nyugta ellenében.

2. Sátoraljújhelyi menedékház, felelős: Somló. VII. 6—7.

A C) útvonalhoz tartozó versenyzők és rendezők, valamint a vendégek szálláshelye, 34 fő elszállásolása. Vendégeket az egy különszobába kell helyezni. A rendezők (13 fő) az alsó házban alszanak, a versenyzők pedig a felső házban az ott előre elkészített matracokon és szalmán. A csapatok ébresztése az 5 óra 30 perces első csapat indulásához képest végzendő. Utolsó csapat indulása 6 óra 30 perckor, utána szálláshely bontása. Tartozás kifizetése.

A sátoraljújhelyi szállás bontása után Somló és Hollós Sátoraljújhelyről d. e. 9 óra 48 perces vasúttal (nagyvasút) Sárospatakra mennek.

3. Eszkála órházi szállás, felelős: Baranyai.

A szálláscsinálók Karl útvonalfelvezetővel Makkoshotykaról legkésőbb 23 óra 10 perckor indulnak és legkésőbb 4 órára megérkeznek az Eszkálába. Baranyai vigye magával a hutai erdőgazdasági üzemegység levelét a ház használatának engedélyezésére vonatkozóan. Megérkezésük után azonnal gondoskodnak a szálláshely megszervezéséről. A házban lévő két szakácsnő rendelkezésünkre áll, úgyszintén az összes fekvőhelyek és konyhaberendezés. Feladatok:

a) Fekvőhelyek elosztása 36 fő részére a B/1 útvonallról beérkező 18 versenyző és a rendezők részére. A B/1 útvonal versenyzői és rendezői 7-én 17,30 óráig maradhatnak itt.

b) Meleg levestel várják a beérkező B/1 részleges versenyzőket. A beérkezés előreláthatólag reggel 6 és 8 között várható. Létszám 36 fő.

c) 7-én, 15—16 óra között a helyiségek rendbehozandók a C/1 útvonallról beérkező versenyzők és rendezők, valamint az A) útvonal első részének rendezői részére, akiknek meleg levest kell főzni. Létszám: 45 fő, valószínű beérkezés 17—20 óra között.



d) Torlódás esetén vigyázni kell, hogy a B) és C) útvonal versenyzői egymással ne érintkezzenek. Torlódás előreláthatóan azonban nem fog bekövetkezni.

e) A B) útvonal második része (B<sub>2</sub>) 16,30—17,30 között indul.

f) A C) útvonalról (C<sub>1</sub>) beérkező versenyzők és rendezők létszáma előreláthatóan 31 fő. Az első csapat beérkezése 18 órára várható.

g) Az A) útvonalról 14 fő rendező beérkezése várható 19 óra után.

h) A C) útvonal második része (C<sub>2</sub>) 5,30—6,30 között indul.

A házat 8-án reggel 9 órakor kell átadni az erdészetnek. Takarításért és főzésért a szakácsnének 100.— Ft-ot kell fizetni, nyugta ellenében.

A szálláscsinálók itt Baranyai vezetésével Baranyainé és Nagy Kamilla.

4. Sárospatak, Kossuth internátusi szállás, felelős: Somló. Somló és Hollós, valamint a vendégek 7-én 9,48-as vonattal Sátoraljaújhelyről Sárospatakra mennek. Itt előkészítik a szállást a kollégiumban. Jelentkeznek Ruszkai internátusi igazgatónál az engedélyre vonatkozó levéllel.

A szállás 7—8-ra virradó éjjel az internátus vívó-termében lesz leterített matracokon. Gondoskodni kell, hogy a beérkező versenyzők részére meleg fürdő álljon rendelkezésre. Éjfél után várható az első csapat beérkezése az A) útvonalról, valamint a B<sub>1</sub> útvonalról. Összesen 36 fő versenyző, 2 fő rendező és 3 vendég részére kell a szállást elkészíteni.

Somló és Hollós gondoskodnak a beérkező csapatok fogadásáról. (Célbírák.) 8-án 13 és 14 óra között a Sárospataki Vendéglátóipari Szövetkezetnél megrendelt (valamennyi versenyző és rendező részére) ebédet megszervezik összesen 102 fő részére. Mindenkinék egy számozott cédulát adnak, amelyet az ebédkiosztásnál a pincér kap meg.

Somló és Hollós 8-án 14 óra után megkezdik a szálláshely bontását, az anyagok rendezését és a helyiségek átadását Ruszkai internátusi igazgatónak.

## VI. Rész: Indítóállomás

A) útvonal. Indítóbírák: Vízkeleti és Radvánszky. Jún. 6.

Rendezők ébresztése 4 órakor.

Versenyzők ébresztése 5 órakor.

Első csapat jelentkezése 5 óra 40 perckor.

Első csapat indulása 6 óra 40 perckor.

Indítási időköz 10 perc.

Túraterv elkészítésének ideje 60 perc.

Rendezők indulása 5 órakor történik. Indulás előtt a rendezők egyeztetik az órákat Vízkeletivel.

Indítás megszervezése: első csapat jelentkezik 5 óra 40 perckor. Átadandó nekik 3 db. vázlat, (1, 2, 3. sz. vázlatok), 2 db. úrlap a túraterv elkészítéséhez a célba való érkezési idő megjelölésével előre kitöltve. Amennyiben fenti indítási időket tartják be az első csapat érkezési idejeként a célba 8-án 10 óra 10 perc és 11 óra 10 perc közötti időket kell megadni. A versenyzőknek meg kell magyarázni a túraterv készítésének alapelveit (lásd külön utasítás).

A beadott túraterveket egyeztetni kell, hogy a tervezett indítási idők az egyes állomásokon ne egyezzenek. Ha az indítási idők különböző csa-

patoknál egyazon állomáson összeválnának azt a csapattal egyetértésben módosítani kell. Ügyelni kell a helyes tervezésre, tehát a szállás az előírás szerint legyen betervezve, az előírt célbaérkezési időt nem lehet megváltoztatni. Tudtul kell adni a csapatoknak, hogy a túratervet útközben változtatni nem szabad. Ügyelni kell, hogy a 2 példányban beadott tervek azonosak legyenek.

A 2 példány tervből 1 példány az indítóbírónál marad, 1 példányt pedig a csapat magával visz.

Az A) útvonalra szóló és a rajtszámnak megfelelő bedobós kartonokat át kell adni a csapat vezetőjének.

B/1 útvonal. Indítóállomás: Makkoshotyka-i iskola, indítóbíró: Marton. Jún. 6.

Első csapat indulásra jelentkezik 23 óra 50 perckor.

Indítási időköz 10 perc.

Első csapat indul 24 órakor.

A csapat vezetőjének átadandó a csapatkarton, a keverőboríték, a rajtszámmal ellátott bedobós kartonok és 1 db. 3. sz. vázlat.

B<sub>2</sub> útvonal. Indítóállomás: Eszkála jún. 7-én. Indítóbíró: Marton.

Első csapat indulásra jelentkezik 16 óra 30 perckor.

Indítási időköz 10 perc.

Első csapat indulása 16 óra 40 perckor.

A csapat vezetőjének átadandó a csapatkarton és a keverőboríték.

C/1 útvonal. Indítóállomás: sátoraljaújhelyi menedékház. Indítóbíró: P. Nagy Pál. Június 7.

Első csapat indulásra jelentkezik 5 óra 30 perckor.

Indítási időköz 10 perc.

Első csapat indulása 5 óra 40 perckor.

A csapat vezetőjének átadandó a csapatkarton, a keverőboríték, a rajtszámmal ellátott bedobóskartonok és a 4. sz. vázlat.

C) útvonal. Indítóállomás: Eszkála. Jún. 8. Indítóbíró: Baranyai.

Első csapat indulásra jelentkezik 5 óra 30 perckor.

Indítási időköz 10 perc.

Első csapat indulása 5 óra 40 perckor.

A csapat vezetőjének átadandó a csapatkarton és a B/1 részleg által írt utasítás, valamint a keverőboríték.

Valamennyi indítóbíró az indítóállomás-kartont az indítás után adja át a felszedést vezető bírónak.

## VII. Rész: Felvezetés

A felvezetés tudnivalóit lásd külön, táblázatosan.

**A) útvonal, felvezetési utasítás**

 Felvezető: Dvorák  
 Seprű: Vízkeleti

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét- szám	Áll. kezd.	Áll. bont.	Táv m.	Szint m.	Idő perc	M e g j e g y z é s
Indító	310 m	Indító	—	2 fő	530	800	—	—	—	Potácsház
Rom	360 „	—	B	—	—	—	—	—	—	
Keleti út	390 „	—	U	—	—	—	—	—	—	
Amadé-vár	640 „	I	—	2 fő	700	—	4000	340	95	
Erdőnyiladék	690 „	—	D	—	—	—	—	—	—	Külön feladat itt kezdődik
Kőkapu	600 „	II	—	2 fő	815	—	3600	90	63	
Dorgó barlang	520 „	—	A	—	—	—	—	—	—	Külön feladat itt kezdődik
Dorgó híd	550 „	III	—	2 fő	1030	—	6000	150	105	
<i>Külön feladat</i>							6800	320	134	1 = Hosszúkő 744 magasági pontjától 400 m DNY-re 2 = Hosszúkő 744 m pontja 3 4 = Hemzsőbérc 718 m pont- jától DK 650 m-re 5 = Hemzsőbérc 718 m pont
Gyertyánkút			H							
Hosszúkő			I							
Bohókunyhó			Z							
Hemzsőkút			O							
Hemzsőfok			M							
Dorgó kunyhó	650 m	I	P	1 fő	1200	—	4400	240	90	A kútnál ellenőrzőláda, a házban állomás Levesfőzés
Pengőkő	740 „	IV	—	2 fő	1330	—	1400	100	31	
Pinkút	650 „	V	E	2 fő	1415	—	1600	20	26	

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét- szám	Áll. kezd.	Áll. bont.	Táv m	Szint m	Idő perc	M e g j e g y z é s
Istvánkút	550 m	—	S	—	—	—	—	—	—	Az állomás sátorban tölti az éjszakát
Fehérkút	520 „	VI	—	2 fő	1630	—	4000	10	61	
Kotliszkakút	460 m	VII	—	2 fő	1730	—	2000	50	35	B/2 útvonal rendezője
„S“ betű helye	475 m	—	T	—	—	—	—	—	—	„
Újhuta kastély	300 m	VIII	—	2 fő	1830	—	2000	20	37	„
Zsidórét	450 m	III	—	2 fő	1930	—	2500	150	52	„
Cifrakút	360 m	I	—	2 fő	2000	—	2400	10	37	„
Kish. őrház	220 m	IV	—	2 fő	2100	—	2300	—	35	„
Cél	120 m	Cél	—	2 fő	2230	—	5000	—	75	Sárospatak Kossuth internátus
							47000	1500	872	

Ezen az útvonalon piros-sárga színű táblák és postaládák használatosak, kivéve a Zsidórét, Cifrakút és Kishegyi őrház állomásokat, ahol piros-kék táblák vannak a megjelölt számozással.

Fehérkútig Dvorák vezeti fel az útvonalat. Kotliszkától Karl, aki a B/2 útvonal felvezetője is.

Az általa felvezetett állomások és ellenőrzőpontok a B/2 útvonal állomásai és ellenőrzőpontjai is.

Utolsó csapat valószínű indulása Potácsházból 7<sup>30</sup>, érkezés pedig vasárnap 11<sup>30</sup>-kor.

Az állomások mindaddig a helyükön maradnak, míg a seprű nem bontja őket.

A seprű Istvánkútig bezárólag felszedi az összes állomásbírót és ládákat és azokat Szentpéteri Tibor vezetésével beküldi az Eszkálába éjjeli szállásra. A seprű Pinkúton aludhat.

**B) útvonal, felvezetési utasítás**

 Felvezető: Karl  
 Seprű: Marton

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét- szám	Áll. kezd.	Áll. bont.	Táv m	Szint m	Idő perc	M e g j e g y z é s
<i>B/1, 6-án</i>										
Indító	160 m	Indító	—	2 fő	23 <sup>10</sup>	24 <sup>50</sup>	—	—	—	Makkoshotyka iskola
Mh. erdőhiv.	200 „	I	—	2 fő	23 <sup>30</sup>	130	600	30	15	Kovács erdész háza
Molnárkút	—	—	C	—	—	—	—	—	—	
Remetekút	280 m	II	—	2 fő	24 <sup>30</sup>	—	2100	80	50	
Elágazó út	—	—	F	—	—	—	—	—	—	6000 vonás irányba elágazó út
Rákóczi-kút	—	—	R	—	—	—	—	—	—	
Rákóczi-kút ház	310 m	III	—	2 fő	100	—	2400	40	52	A ház kulcsa Kovács erdészné
Zsidórét	450 m	—	G	—	—	—	—	—	—	A Zsidórét legmagasabb pontján lévő póna
Sarok	430 m	IV	—	2 fő	200	—	2000	130	53	
Út/573	—	—	K	—	—	—	—	—	—	573 magassági pont magasságában az út mellett.
Cél	460 m	Cél	—	3 fő	300	—	2480	40	54	Eszkála órház
							9580	320	224	

Ezen az útvonalon kék-piros színű táblák és postaládák használatosak. Az állomások bírói a Rákóczi-kútig a Rákóczi-kúti házban fognak aludni. Másnap ezek (tehát 6 fő) a Zsidórét legmagasabb pontján várják Karl felvezetőt 19 órakor. A felvezető további utasítással látja el őket. Az utolsó csapat valószínű indulása Makkoshotykáról 0 óra 40 perckor. Az utolsó csapat valószínű érkezése a célba reggel 8 óráig.

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét-szám	Áll. kezd.	Áll. bont.	Táv m	Szint m	Idő perc	M e g j e g y z é s
<i>B/2. 7-én</i>										
Indító	460 m	Indító	—	1 fő	15 <sup>30</sup>	18 <sup>00</sup>	—	—	—	Eszkála őrház
Hangyás	510 m	5	—	1 fő	16 <sup>30</sup>	19 <sup>00</sup>	3500	50	58	Időmérő állomás
Kotliszka-kút	460 m	VII	—	2 fő	17 <sup>30</sup>	—	2800	30	59	A) útvonal állomása is
„S“ betű helye	475 m	—	T	—	—	—	—	—	—	— „ —
Újhuta kastély	300 m	VIII	—	2 fő	18 <sup>30</sup>	—	2000	20	42	— „ —
Zsidórét	450 m	III.	—	2 fő	19 <sup>30</sup>	—	2500	150	65	— „ —
Feketekút	—	—	X	—	—	—	—	—	—	Csak B/2 útvonal állomása
Nyiladék	—	—	Y	—	—	—	—	—	—	— „ —
Cifrakút	360 m	I	—	2 fő	20 <sup>00</sup>	—	3000	140	74	A) útvonal állomása is
Kish. őrház	220 m	IV	—	2 fő	21 <sup>00</sup>	—	2300	—	46	— „ —
Cél	120 m	Cél	—	2 fő	22 <sup>30</sup>	—	5000	—	100	— „ —
							21100	390	446	

Ezen az útvonalon kék-piros színű táblák és postaládák használatosak, kivéve a Kotliszka, az „S“ betű, az Újhuta, valamint a célállomást, ahol piros-sárga jelzésű táblák vannak a megjelölt számozással. Utolsó csapat valószínű indulása Eszkálából 17 óra 30 perckor. Utolsó csapat valószínű érkezése a célba éjjel 3 óra.

A Rákóczi-kúti házban elszállásolt 6 fő rendező a Zsidóréten találkozik Karl fejezetével, aki a Zsidórét és az azután következő állomásokat belőlük állítja össze.

## C) útvonal, felvezetési utasítás

Felvezető: Tátrai  
Seprű: P. Nagy

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét- szám	Áll. kezd.	Áll. bont.	Táv m	Szint m	Idő perc	M e g j e g y z é s
<i>C/1. 7-én</i>										
Indító	320 m	Indító	—	1 fő	430	640	—	—	—	Sátoraljaújhelyi menedékh. Időmérő állomás
Nyereg	390 „	I	—	1 fő	530	730	1800	130	40	
Forrás	—	—	B	—	—	—	—	—	—	
Bornemissza forrás	150 „	II	—	1 fő	600	—	2100	10	34	
Éhes-kút	—	—	U	—	—	—	—	—	—	Szávabérc 478 pontjától É-ra 1000 méterre
Cseréptó-forrás	380 m	III	—	2 fő	730	—	4400	210	87	
„S“ orr	—	—	D	—	—	—	—	—	—	A 224 magassági ponttól 5300 vonásra és 250 m-re Az őrházról DK-re 250 m-re
Szervusz-kút	200 m	IV	—	2 fő	830	—	3800	40	61	
Kunyhó	—	—	A	—	—	—	—	—	—	A 224 magassági ponttól 5300 vonásra és 250 m-re Az őrházról DK-re 250 m-re
Somhegyi kút	300 m	V	—	2 fő	930	—	2000	130	43	
Lengyelvályú	370 m	VI	—	2 fő	1030	—	2200	80	41	
Északi út	470 m	7	—	2 fő	1130	—	3000	100	55	Időmérő Eszkála
Cél	460 „	Cél	—	1 fő	1700	—	4800	140	86	
							24200	840	447	

Ezen az útvonalon kék-sárga színű táblák és postaládák használatosak. Utolsó csapat valószínű indulása Új-  
helyről 6 óra 30 perc, érkezése a célba 19 óra 30 perckor.

Megnevezés	Magasság	Tábla	Láda	Lét- szám	Áll. kezd	Áll. bont	Táv m	Szint m	Idő perc	M e g j e g y z é s
<i>C/2. s-án</i>										
Indító	460 m	Indító	—	1 fő	4 <sup>30</sup>	9 <sup>00</sup>	—	—	—	Eszkála Az 573-as pont mellett elhaladó jelzett úton
Ut/573	—	—	E	—	—	—	—	—	—	
Rét sarok	430 m	VIII	—	2 fő	5 <sup>30</sup>	—	2480	30	40	
Zsidórét	450 m	III	—	2 fő	6 <sup>00</sup>	—	1300	10	21	Felváltani az itt lévő bírókat
Rákóczi-kút	—	—	R	—	—	—	—	—	—	Kulcs a zsidóréti álló- más bírójánál van (aki éjjel volt)
Rákóczi-kúti ház	310 m	VII	—	2 fő	6 <sup>30</sup>	—	700	—	11	
Elágazó út	—	—	F	—	—	—	—	—	—	
Remetekút	280 m	II	—	2 fő	7 <sup>30</sup>	—	2400	40	40	
Molnár-kút	—	—	C	—	—	—	—	—	—	Felváltani az itt lévő bírókat
Cífrakút	360 m	I	—	2 fő	8 <sup>30</sup>	—	1600	60	30	
Kish. órház	220 m	IV	—	2 fő	9 <sup>30</sup>	—	2300	—	35	— „ —
Cél	120 m	Cél	—	2 fő	10 <sup>30</sup>	—	5000	—	75	
							15780	140	252	

Ezen az útvonalon kék-sárga táblák és postaládák használatosak, kivéve a Zsidórétet, a Remetekutat, a Cífrakutat, az Órházat és a C, F, R, ládákat, amelyek kék-pirosak. Az utolsó csapat valószínű indulása Eszkálából 6 óra 30 perc, érkezése a célba 12 óra.

Ezen az útvonalon a felvezető Dvorák legyen, a seprő pedig Tátrai. Tátrai a C/2 útvonalon kívül még a B/2 útvonal X, Y ládát is hozza be magával.



### VIII. Rész: Célállomás

A) útvonal célállomás: Sárospatak Kossuth internátus, június 8-án 6 órától 12 óráig, vezető Somló.

B/1 útvonal célállomás: Eszkála Őrház. június 7-én 4 órától 8 óráig, vezető Baranyai.

B/2 útvonal célállomás: Sárospatak Kossuth internátus, június 7-én 2 órától 8 óráig, vezető Somló.

C/1 útvonal célállomás: Eszkála Őrház, június 7-én 18 órától 20 óráig, vezető Baranyai.

C/2 útvonal célállomás: Sárospatak Kossuth internátus, június 8-án 10 órától 12 óra 30 percig, vezető Somló.

Az egyes útvonalak felvezetői a felvezetési utasításban szereplő standard idők felhasználásával lássanak hozzá az azonnali kiértékeléshez a célban.

Az állomásvezetők a beérkező csapatoktól minden esetben kérjék el a csapatkartont, a keverőborítékot, a leszakítós cédulákat, amelyeken jelöljék meg a csapat nevét és rajtszámát, azután a leszakítós cédulákat a csapatkarton borítékba helyezve adják át a szakaszbíróknak.

A beérkező csapatoktól el kell kérni a kiadott vázlatokat és azok hátlapján meg kell jelölni, hogy milyen csapat használta azokat.

### IX. Rész: Felszedés

Az állomások és ellenőrzőpontok bevonása a felvezetési utasításban meg van jelölve, tehát az erre vonatkozó részt lásd a VII. Részben.

A seprűnek az útvonallal beszedett anyagokat, tasakokat, megmaradt utasításokat, az állomástáblákat, postaládákat be kell hoznia a célba, ha csak valahol a VII. Részben külön, más utasítás nincs.

Az állomáskartonokat a felszedő (seprű) külön szedje össze és adja le a célba a célbíróknak, aki azt továbbítja a kiértékelést végzőnek.

### X. Rész: Díjkiosztás, hazautazás, verseny utáni tennivalók

Az azonnali kiértékelést úgy kell végezni, hogy a versenybíróság elnöksége 14 óráig összesíteni tudja azt és az ebéd alkalmával ki tudja hirdetni az eredményt a díjak egyidejű kiosztása mellett. Az ebédülő helyiséget e célból így kell berendezni. Fel kell kérni Szalai sporttársat, a B-TSB jelenlévő helyettes elnökét, hogy ő adja át a díjakat.

A vonat hazafelé indul 16 óra 50 perckor. Miskolcig személy, azután gyors. 22 óra 10 perckor Budapestre érkezik. A jegyváltásról visszafelé Karl és Marton gondoskodnak úgy, hogy legkésőbb 15 óra 30 percig a jegyek meg legyenek váltva. Ugyancsak Karl és Marton gondoskodnak, hogy a hazautazás is fegyelmezetten történjen az előre lefoglalt gyorsvonati kocsiban.

A verseny után a forgatókönyv kiegészítendő a versenyről készített jelentéssel és a kiértékeléssel. Az így kiegészített forgatókönyvet a B-TSB-nek be kell adni.

Az eredményről valamennyi részt vett sportkört 1 héten belül írásban értesíteni kell.

Tátrai gondoskodjon, hogy a versenyről a sajtóban hír jelenjen meg,

Gondoskodni kell, hogy mindazokra a helyekre, ahol a verseny rendezőse a helybeli szervek szíveségét igénybevette 1 héten belül köszönőlevelek legyenek küldve.

A versenyről az elszámolást 3 napon belül meg kell ejteni a BTSB gazdasági hivatalával, felelős Dvorák.

#### XI. Rész: *Anyagok*

A versenyen 32 db. állomástábla és 25 db. postaláda lesz használva. Ezeket és a többi anyagokat Somló Jenő gyűjti össze és ő a felelős ezek visszaszállításáért. Az anyagokat az átadott lista alapján szedi össze.

Az elszámolásokat szintén Somló Jenő gyűjti, aki a versenytitkárral és Dvorákkal azután a bizonylatok alapján elkészíti az elszámolást.

#### XII. Rész: *Mellékletek*

- 1 db országos bajnokság versenykiírás,
- 1 db. budapesti bajnokság versenykiírás,
- 1 db. értesítő a résztvevőknek,
- 1 db. értesítő a versenyeredményekről,
- 1 db. túraterv-karton,
- 4 db. vázlat a terepről,
- 1 db. teljes sorozat versenyutasítás a keverőborítékkal együtt,
- 1—1 példány a kiadott kérdésekről és helyes válaszokról,
- 1 db. beszámoló a versenyről.

#### 1952. évi budapesti természetjáró bajnokság menetutasításai

##### A) *csapat:*

##### *Indítóállomás: Potácsház.*

Készítsen útvonaltervezetet a következő útvonalról:

Az indítóállomástól elindulva keresse meg a térképen a Dobogó aljában jelzett kolostor-romokat, majd kövesse a romok felett haladó utat állandóan a völgy Ny-i oldalán annak irányának megfelelően felfelé haladva. A 372 magassági pont vonalától kb. 500 méterrel feljebb keljen át a völgy K-i oldalán haladó útra, azon folytassa útját és menjen fel az Amadé-vár tetejére.

Folytassa útját a 763 magassági pont felé vezető gerincen, majd a gerincről letérve a 763 magassági ponttól D-re jelzett erdővágások legnyugatibb pontjáról Ny-ra elterülő tisztásra érjen ki. Innen a jelzett erdővágáson tovább haladva, tetszésszerűen úton érje el a Kőkapu őrházat. Az őrházról ereszkedjen le a Nagy-patak völgyébe, majd a N. Sertéshegy és a Dorgó-hegy közötti völgyben kapaszkodjon fel a Dorgó vékonyáig, amely a 657 magassági pont közelében van.

Közben érintse az utóbbi völgyben annak D-i oldalán lévő barlangot. Innen az említett kunyhóig terjedő útvonalszakaszon, a Hosszúkö 744 magassági ponttól 5700 vonásra és 800 méterre lévő ponton külön feladatot kap, amelyet 2,15 óra alatt kell megoldania. Ezt az időt kalkulálja bele tervezetébe.

A Dorgói kunyhó érintése után keresse meg a Pengőköt, amely a 749 magassági ponttól 5800 vonásra 400 méterre van. (Térképen bejelölt piros pont.) Ezután érintse a Pinkutat és a közelében lévő házat. További

érintendő pontok az István-kút, a Fehér-kút, majd a Kotliszka őrház kútja. Ez a kút az őrház jeltől ÉK-re 300 méterre van. Innen menjen a Vadaskert „s” betűjén keresztül az újhutai kastélyba, azután keresse fel a Zsidóréten a 446-os magassági pont közelében a rét legmagasabb pontján elhelyezett állomást.

A Cifra-kút, majd a hercegkúti templomtól 3800 vonásra és 1100 méterre fekvő kishegyű őrház érintése után, menjen a sárospataki kollégiumba elhelyezett célba. (Kossuth internátus).

Menjen végig ezen az útvonalon a saját maga által készített útvonalterv alapján úgy, hogy a megadott pontokat mind érintse.

### *Magyarázat*

1. Az útvonaltervezetet 2 példányban készítse el, jelölje meg valamennyi meghatározott pontra érkezési idejét, továbbindulását és menetidejét.

2. Az útvonaltervezetet aszerint állítsa össze, amint az indítóállomás a célba való befutási időt közli a csapattal.

3. Szerint érkezési idők tetszés szerint számíthatók ki útvonalon belül. Lehet pihenőidőket is beiktatni. Alvási időnek legalább 8 óra időtartamot kell beállítani. Alvás tetszés szerint, az útvonal bármely pontján, a magukkal hozott sátorban történik. (Az útvonalterv szerint.)

4. A Pinkút melletti házban meleg levest tudunk a versenyzőknek szolgáltatni.

5. Ezen az útvonalon a versenyszabályzattól eltérő pontozást léptetünk életbe, amely a következő:

a) az útvonaltervezet egy példányát indításkor le kell adni az indítóbírónak. Az indítóbíró az esetleges egyező időket kijavíthathatja.

b) az útvonalon állomások és postaládák lesznek elhelyezve, amelyeknek kihagyása, mind a postaládáké, mind az állomásoké egyaránt 120 büntetőponttal büntetendő. Kivételt képez a külön feladat, ahol 60 pont egy láda kihagyása.

c) az állomásokra való befutásnál időt mérünk, de csak a késést büntetjük. Ugyancsak büntetjük, ha valaki tervezett idejénél előbb indul ki az állomásról. Pontozás az állomások egymástól való távolságának tekintetbevételével a versenyszabályzat leghosszabb távolságú kategóriájának megfelelően történik. (n-4).

d) a célba való befutásnál késést a legszigorúbb kategória szerint büntetjük (4 n-4).

6. A szálláshely kiválasztásánál legyünk tekintettel az általános utasításban szereplő szempontokra.

### *Külön feladat*

#### *Dorgó:*

Az állomástól elindulva érintse a térképen számokkal jelzett pontokat:

- 1 = Gyertyánkút,
- 2 = Hosszúkö,
- 3 = Bohókunyhó,
- 4 = Hemzsőkút,
- 5 = Hemzső sziklafok.

Tetszésszerinti útvonalon haladhat, de 2,15 óra alatt meg kell oldania a feladatot és a fenti pontokról a postaláda-cédulákat elhozni. Visszafelé a Hemzsőfoktól Ny-ról kerülje meg a 718 magassági pontot. Hátizsákját és csomagját az állomáson hagyhatja.

B) csapat: B/1 útvonal

**Indítóállomás:** Makkos Hotyka, iskola.

A Makkos Hotykai templomtól 5200 vonás és 900 méterre jelzett Erdőhivatal udvarán áthaladva a jelzett legrövidebb úton menjen a Remete-kútnál lévő állomásunkra. Közben érintse a Molnár-forrást.

Útvonalát figyelje és egy ellenkező irányból jövő csapat részére írja le, miként találja meg az a Molnár-forrást.

**I. Állomás:** Remete-forrás

Folytassa útját a jelzett nivó-úton, amíg a 358 magassági pont megkerülése után a térképen jelzett útról egy 6000 vonás irányú útelágazást nem lel. Ezen az úton továbbhaladva érje el a Rákóczi-forrást, azután jelentkezzen a forrás fölött lévő vadászházban elhelyezett állomásunkon. (A forrás 15 méterrel magasabban van a térképen jelzethél.)

Közben egy ellenkező irányból jövő csapat részére írjon utasítást.

**II. Állomás:** Rákóczi-forrási ház

Menjen fel a ház É-i oldala mellett 10 lépésre induló úton a Zsidó-rétre, érintse a rét legmagasabb pontján elhelyezett postaládát, majd a 417 magassági pont mellett vezető úton a Kecské bál „b” és „a” betűje között áthaladva jusson el az Eszkála őrházban lévő célba. Ha közben állomást lel, ott jelentkezzen.

Közben egy ellenkező irányból jövő csapat részére írjon utasítást.

B) csapat: B/2 útvonal

**Indítóállomás:** Eszkála.

Induljon el az indítóállomástól a 438 magassági pontra és onnan a térképen is jelzett N. Maklány és N. Hangyás oldalában haladó nivó-út felhasználásával mindvégig a térképen jelzett úton haladva menjen a Kotliszka-őrház kútjánál lévő állomásunkra. Ez a kút az őrház-jeltől ÉK-re 300 méterre van.

**I. Állomás:** Kotliszka-kút

A Vadaskert felírás „s” betűjén áthaladó úton menjen le az újhutai kastély udvarán lévő állomásunkra, azután menjen fel a Zsidó-rét 446 magassági pontja közelében elhelyezett, a rét legmagasabb pontján lévő állomásunkra.

**II. Állomás:** Zsidó-rét

Menjen le a Fekete-kúthoz, majd a 491 magassági pont és attól DNY-ra lévő kúp közötti nyergen (nyiladék) átkelve jusson el a Cifrakútnál lévő állomásunkra.

### III. Allomás: Cifra-kút

Folytassa útját a Herceg erdön át jelzett kocsúton a Kishegyi őrházig, amely a hercegekúti templomtól 3800 vonásra és 1100 méterre van. Itt jelentkezzen állomásunkon.

### IV. Allomás: Kishegyi őrház

Hercegekúton át és a borospincék mellett elhaladva menjen be Sáros-patakra és jelentkezzen a sárospataki kollégiumban (Kossuth internátus) elhelyezett célba. Sietés nem számít, csak a késést pontozzuk.

C) csapat: C/1 útvonal

Indítóállomás: sátoraljaújhelyi menedékház.

Induljon el a menedékháztól a 367 magassági pont felé induló úton a Képesfa nyergébe. Innen menjen a legkisebb szintvonal vesztesí úton a Magas-hegy 510 méteren lévő kilátójától NyDny-ra és 550 méterre lévő nyeregben elhelyezett állomásunkig. Ebből a nyeregből 4400 vonás irányú úton 600 méter távolságra és 5000 vonásra lévő újabb nyergen áthaladva érintse a Lövő-tér felett jelzett forrást, azután a Lövő-tér alatt jelzett forrásnál megtalálja állomásunkat.

#### I. Allomás: Bornemíssa-forrás

Folytassa útját a völgyben lefelé, majd a Potocsok völgyben felfelé. Közben érintse az Éhes-kutat, amelyet a völgyben jelzünk, majd az út 262 magassági pont felé tartó elágazását elhagyva hídon megy át. Ezen áthaladva kapaszkodjon felfelé a völgy irányába lefutó orron. Itt az út a Nagyhallgató felől lehúzódo gerinc oldalába kapaszkodik fel, azután eléri a gerincet. Ezután érje el azt az állomást, amely a térképen jelzett Cseréptő őrháztól 4700 vonásra és 400 lépésnyire van.

#### II. Allomás: Cseréptő-forrás

Menjen fel a térképen jelzett útra és az új őrház mellett elhaladva menjen át Vágáshuta községen és azon a lefutó orron, amely a Szappanyos utolsó „s” betűjétől fut le a Radvány-patak völgyébe, ereszkedjen le a völgybe, majd jelentkezzen a Szervusz-kútnál lévő állomáson.

#### III. Allomás: Szervusz-kút

Folytassa útját a 224 magassági pontig, majd a jelzett kunyhót (Vkny) érintve, onnan légvonalban ÉÉK irányban érjen ki az erdőszélre, azután haladjon a térképen jelzett útig, amely a N. Fulótól DK-re jelzett őrházhoz vezet. Az állomás az őrház alatt jelzett forrásnál van.

#### IV. Allomás: Somhegyi őrház kútja

A patakon átkelve térjen rá a térképen a Luca-hegy felé vezető útra és keresse meg a Luca-hegy 367 magassági pontjától 4870 vonásra és 450 méterre jelzett forrást. Megjegyezzük, hogy az említett térképen jelzett út ma már csak nehezen ismerhető fel, mert azóta új utak keletkeztek és azok a jártabbak. A régi út csak helyenként és nehezen felismerhetően van meg. A menetidő a térképen jelzett úton lett számítva.

## V. Állomás: Lengyelvályú-forrás

Folytassa útját a Luca-hegyen át nehezen felismerhető, benőtt úton a Sinka-tetőre. Innen hasonló úton a Kékszűrő tisztásig menjen. A tisztáson a térképen jelzett útnak megfelelően haladjon át a Nagyhuta felé vezető jelzett útig. Ezen állandóan a térképen jelzett legrövidebb úton haladva menjen az Eszkála őrházban lévő célba.

Megjegyezzük, hogy a Lengyelvályó Vkny. előtt fekvő tisztásról a menetidő számítása a 367, 478 magassági pontok és a Kékszűrő DK-i sarka között a légvonalnak megfelelően történik. Itt az utak erősen be vannak növe, nehezen felismerhetőek és csak állandó tájoló használattal lehet haladni.

C) csapat: C/2 útvonal

Indítóállomás: Eszkála.

Induljon el az Eszkálából csapatának B) részlege által megadott utasítás segítségével a Remete-forrásig, ahol új utasítást kap.

### I. Állomás: Remete-forrás

Csapatának B) részlege által megadott utasítás segítségével keresse meg a Molnár-forrást, azután menjen a Cifra-kúthoz, onnan pedig a Herceg erdőn keresztül haladó, térképen jelzett kocsúton a hercegekúti templomtól 3800 vonásra és 1100 méterre lévő őrházik. Itt jelentkezzen állomásunkon.

### II. Állomás: Kishegyi őrház

Hercegekúton át és a borospincék mellett elhaladva menjen be Sárospatakra és jelentkezzen a sárospataki kollégiumban (Kossuth internátus) elhelyezett célban. Sietés nem számít, csak a késést pontozzuk.

*Megjegyzés.* Az 1952. évi országos természetjáró bajnokság a sportkörröktől elindulva, több lépcsőben lett megrendezve úgy, hogy az egyes lépcsőkből a továbbjutást több versenynek kellett eldöntenie. Budapesti vonalon az alábbiak szerint kerültek megrendezésre ezek a versenyek.

Minden sportkörnek 9 főből álló csapattal kellett a bajnokság küzdemeiben részt venni. A 9 főnyi csapatnak legalább 3 önálló vezetővel kellett rendelkeznie. A versenyeket többfordulós rendszerben kellett megrendezni úgy, hogy a benevező sportkörök egy versenyt rendeztek és egymás rendezvényein is részt vettek. Minden versenyen az első az induló csapatok számának megfelelő pontszámot kapott. Az utána következők pedig sorrendben eggyel kevesebbet. Budapesti vonatkozásban 12 sportkör jelentkezett a nehézfeltételű versenyrendszerben való részvételre. A 12 sportkörből a 6 legjobb jutott tovább azután a budapesti bajnokság döntőjére, amely az idézett forgatókönyv alapján került megrendezésre. Az induló csapatok beosztása a következő volt:

Sportkör	III. 25	IV. 24	IV. 27	V. 11	V. 17- 18	V. 24- 25	Össz.
	Helyezési pontszámok						
<b>A) csoport</b>							
Kinizsi .....	—	4	4	4	4	5	21
Forsz .....	2	—	2	5	3	2	14
OKISZ .....	4	5	—	2	2	3	16
Torpedó .....	1	1	1	—	0	1	4
Haladás .....	5	2	5	3	—	4	19
MOM .....	3	3	3	1	5	—	15
<b>B) csoport</b>							
	III. 23	III. 29- 30	IV. 20	IV. 27	V. 10- 11	V. 24- 25	Össz.
ÉTSK .....	—	3	3	3	3	5	17
Vörös Meteor .....	3	—	4	1	4	4	16
Csepel .....	4	2	—	4	2	3	15
Gyárép. ....	0	0	1	—	0	0	1
Mávag .....	2	4	2	2	—	2	12
B. Lokomotív .....	5	5	5	5	5	—	25

A fenti eredmények alapján a budapesti bajnokság döntőjében az ÉTSK, a Haladás, az OKISZ (Sparták), a B. Lokomotív, a Kinizsi és a Vörös Meteor sportkörök szakosztályai indulhattak el.

A budapesti bajnokság döntője, amely hivatva volt eldönteni, hogy melyik az a három legjobb budapesti csapat, akik az országos döntőben Budapest színeit képviselhetik, a Sátoros hegységben került megrendezésre.

Ez a verseny a természetjáró versenyek közül eddig a legnagyobb kiterjedésű volt mind az útvonal hosszúságára, mind a bejárt terület, mind pedig a menetidő vonalán. Jól rendezett, 2,5 napos verseny, amely alatt az időjárás változatossága is próbára tette a versenyzőket. Június 7-ről 8-ra virradó éjjel viharos záporosó és köd okozott komoly gondot a B/2 és az A útvonal versenyzői részére. Ettől eltekintve az időjárás ragyogó napfényes volt.

A túraterves versenymódszer ezen a versenyen lett először bevezetve. Az itt bevezetett formája azóta csak annyit változott, hogy a kiértékelés nem az érkezési időnek megfelelően, hanem a tervezett menetidőnek megfelelően történik az egyes állomásokon. A verseny végén meleg zuhanyfürdő és ebéd várta Sárospatakon a versenyzőket.

Hibája a versenynek, hogy az azonnali kiértékelést nem tudta a helyszínen ünnepélyes formában megoldani a versenybírósnak, és ezért a vonaton a versenyzők részére csatolt külön gyorsvonati kocsiban kellett az ünnepélyes eredménykiírdetést megtartani, amely emiatt ünnepélyes jellegéből erősen veszített. A különböző módszerű útvonalakon szerzett pontszámok összeadása komoly gondot okozott a versenybírósnak. A portyaterves résznek más természetű pontozási rendszer szerint kiszámí-

tott büntetőpontjait igazságtalan lett volna összegezni az egységes menetidő számításos rendszer büntetőpontjaival. Fokozta a hibát, hogy az elméleti kérdésekre a választ együttesen adta meg a 9 fő, ugyanakkor a gyakorlati részek 3-as csoportonként lettek értékelve. A versenybírószág ezért a helyezési pontszám alapján állapította meg a verseny eredményét úgy, hogy az elméleti részt külön útvonalként kezelte (lásd melléklet a 119. oldalon).

A fővárostól távol, ismeretlen helyen megoldott nagyszabású verseny problémáit mégis jól oldotta meg a versenybírószág.

Az utasításban említett pontok helyét az alábbiakban közöljük:

A) *útvonal*: Külön feladat.

1 = A Hosszúköz 744 m ponttól 400 m-re DNY-ra lévő pont.

2 = A Hosszúköz 744 m pontja.

3 = A Bohókunyhó.

4 = A Hemzsőbérc 718 m pontjától DK-re 650 méterre lévő pont.

5 = A Hemzsőbérc 718 m pontjától 2150 vonásra és 200 m-re lévő pont.

B/2 *útvonal*: A II. sz. állomás a kiértékelésből kihagyandó, mert a versenybírószág döntése alapján ezt az állomást éjjeli verseny alatt a versenyzők nem találták meg, hanem világosban és egy csoportba verődve több csapat versenyzői. A versenyzők a tagolt terepen az utasítás egy 6000 vonás irányú útját rosszul értelmezték és ezért az állomás helyét egy metsződéssel előbb keresték, mint ahol az volt.

C/1 *útvonal*: A Lövőtér felett jelzett forrás a Magashegy 510 méteren lévő kilátójától 5250 vonásra és 1520 méterre van.

Az Éhes-kút a Szávabérc 470 m pontjától É-ra 1000 m-re a völgyben van.

A Szervusz-kút után következő utasításban szereplő vadászkunyhó a 224 m ponttól 5300 vonásra és 250 m-re van.

A somhegyi őrház forrása az őrháztól DDK-re és 250 m-re van.

Az említett pontok a versenyzők vázlatán pirossal meg voltak jelölve.

### A B TSB 1952. évi II. kezdők versenye

Ideje: 1952. október 5.

Helye: Budai hegyek.

Rendező: B TSB.

Verseny faja: Gyalogos, vegyes csapat (3 fő), nappali, egyútvonalas, többutasításos, kiszámított menetidős, egyesületközi.

Indítóállomás: Hűvösvölgy, Balázs-vendéglő.

Célállomás: Solymár, sporttelep.

Térkép: 1 : 25 000 Budai hegyek térképe.

#### Utasítások

*Indítóállomás*: Hűvösvölgy

Induljon el a vendéglő É-i oldalánál kezdődő K-i irányú úton. A hídon átkelve a Hársak alját megkerülő sétaúton menjen a Határ nyeregnél lévő kőfejtőhöz.



## 1952. évi Bp. hajnokság

Egyesület	A Út- vonal	B <sub>1</sub>	B <sub>2</sub>	C <sub>1</sub>	C <sub>2</sub>	Gyak. össz.	Elm. össz.	Össz.	Hely.
ETSK	2	6	4	4	3,5	19,5	1	20,5	III.
Haladás	6	3	6	5	5	25	5	30	I.
Szpartak.	1	4	2	3	6	16	2	18	V.
B. Lokom.	4	5	5	6	1	21	6	27	II.
Kinizsi	5	2	3	1	3,5	14,5	4	18,5	IV.
V. Meteor	3	1	0	2	2	8	3	11	VI.

Versenybíróság elnöke

BTSB előadó

### **I. Allomás: Kőfejtő**

Haladjon tovább a Határ-nyeregnél jelzett Képesfáig. Onnan a határjelek mentén menjen fel az Újlaki hegy gerincére. A gerincen a határjeleket követve érje el a Hármashatárhegy 497-es háromszögelési pontjától DK-re és 150 méterre lévő állomásunkat. Út közben érintse a 448-as magassági pontot.

### **II. Allomás: Hármashatárhegy**

Következő állomásunk a Csúcshegy 445 háromszögelési pontjától É-ra és 400 méterre van. Út közben érintse a 477-es, 448-as háromszögelési, valamint a 368-as magassági pontokat.

### **III. Allomás: Csúcshegy**

Következő állomásunk a Jegénye-völgy vízesésénél van. Induljon el a menedékháztól ÉNy-ra a 366-os magassági pont felé induló sétaúton. Útközben érintse a 366-os, a 360-as, a 384,2, valamint a 322-es magassági pontokat.

### **IV. Allomás: Vízesés**

Menjen a völgy K-i oldalán húzódó gyalogösvényen addig, amíg el-lenörzöpontot nem talál. Út közben érintse a Rózsi-forrást. (Az út később a völgy alján halad.) Ezen a szakaszon 8 km-es menettempóval kell haladni (MHK-menet).

## **Az OTSB 1953. évi sí-természetjáró versenye**

Ideje: 1953. február 14—15.

Helye: Pilishegység.

Rendező szerv: OTSB.

Versenytípus: Sí, vegyes, csapat, éjjeli-nappali, többútvonalas, több-utasításos, gyorsasági, vázlatos.

Indítóállomás: Dobogókői menedékház.

Célállomás: Dobogókői menedékház.

Szállás: Dobogókői menedékház.

### **Utastítás**

**Indítóállomás:** Dobogókő, menedékház

Haladjanak a menedékháztól déli irányba néhány lépést és onnan a K felé induló úton, majd később DK felé addig, amíg el nem érik a Dobogókő DK-i gerincét. A gerinc K 490 és É 525 + 250 méter pontjáról 5800 vonás irányba a kiinduló vágáson ereszkedjenek le kb. 600 méter tengerszint feletti magasságig. Innen 6000 vonás irányba induló úton ereszkedjenek le a Feketehegy D-i lejtőjén ahhoz a vágáshoz, amely az 549 magassági ponttól kiindulva a Feketehegy D-i lejtőjét 1000 vonás irányban keresztezi.

Menjenek a vágásban DK-i irányban addig, amíg a vágás mindkét oldalát szálerdő szegélyezi. Azután 5800 vonás irányba ereszkedjenek le a patakmederig, azután haladjanak továbbra is ebben az irányban a Pereshegy oldalában ÉNy—DK irányba vezető útra.

Az úton ÉNy irányba a Pereshegy nyergében (Dobogókő—Pereshegy között) a nyeregből ÉNy-i irányba le a kanyargós patak völgyébe (vigyázat, óvatosan) haladjanak, azután a legrövidebb úton érjenek el a dobogókői menedékházba.

#### Nappal

A) csoport: Dobogókő, menedékház

Ereszkedjenek le a Dobogókő DK-i gerincén 688 és 655 pontokon keresztül kb. 600 méter tengerszint feletti magasságig. Innen 3050 vonás irányba mintegy 300 métert haladjanak, azután 2150 vonás irányba ereszkedjenek le a völgybe 450 méter magasságig. Innen a legrövidebb úton érik el a Király-kutat.

A Király-kúttól iránymenetben érik el a K 490 km + 750 m és É 525 km + 825 m ponton lévő tereptárgyat. Ezen a ponton várják be csapatuk B) részlegét és a bíró indítására együttesen folytassák útjukat tovább.

#### Nappal

B) csoport: Dobogókő, menedékház

A Dobogókő DK-i gerincén haladjanak a 688-as pont előtti nyeregig, azután balra a lesiklopályán menjenek le.

A pálya végétől KDK-re induló szekérúton menjenek 50 métert, majd D-i irányba fordulva eljutnak az időmérő- és indítóállomáshoz.

Az állomás helye K 490 km + 750 m és É 525 km + 825 m ponton lévő tereptárgy. Itt várják be csapatuk A) csoportját és a bíró jelére együttesen induljanak tovább.

A) és B) csoport: Királykúti őrház

Menjenek a Királykúti őrház romjainak ÉK-i oldalán vezető úton és a völgy irányát felfelé követve a Dobogókő DK-i gerincét keresztezve érik el az 584, 1 háromszögelési pontot. A pont helye K 490 km + 650 m és É 524 km + 280 m. Megjegyezzük, hogy a háromszögelési ponton lévő kő ma már nincs meg.

Folytassa útját az ÉNy irányú vágáson addig, amíg el nem éri azt a keresztező vágást, amelyen éjszaka lesiklottak. Innen menjenek fel Dobogókőre azon az úton, amelyen eddig az éjszaka lejöttek.

A) és B) csoport: Dobogókő, menedékház

Keressék meg az innen 1030 méter légvonal távolságban és 5200 vonás irányban lévő tereptárgyat (a térkép vázlat szerint).

Tovább DK-i, majd K-i irányba folytassák útjukat, leereszkedve a Kanyargós-patak felső részéhez, ahonnan D-i irányban a Zsivány-barlangot érintő, vázlaton is jelzett úton ereszkedjenek le a pilisszentkereszt-dobogókői műútra. A műút nagy kanyarját úgy vágják át, hogy a legrövidebb úton jussanak le Pilisszentkeresztre, a célba. A cél helye K 489 km + 225 m és É 522 km + 980 m.

**Megjegyzés.** Ez a verseny a második országos sí-természetjáró verseny volt. A hóviszonyok nem a legszerencsésebbek voltak, éjjel fagyott ke-

mény hó, nappal pedig ragadós hófelület várta a versenyzőket. Az útvonal dobogókő—pereshegyi szakasza komoly térképolvásó- és tájékozóképességet követelt a versenyzőktől. Bebizonyosodott, hogy a vezető sínyomok, amelyeket a felvezető fektetett le, nem jelentenek iránymutatást a csapatok részére, mert saját nyomaik is megtévesztik őket.

Az éjszakai rész hibája volt, hogy a pálya déli lejtőkön vezetett, ahol az előző napok napsütésében a hóréteg nemcsak megvékonyodott, hanem foltokban ki is olvadt. A pereshegyi nyeregéből levezető lesiklás egy kb. 50 méteres szakaszon, mély útban vezetett, melyet feltétlen el kellett volna kerülni. A Kanyargós-patak völgyében felfelé menet a gyalogosok által jegesre taposott út sível nehezen járható volt.

A nappali verseny két részre oszlott. A két rész között mintegy 2 órányi pihenőt kaptak a csapatok. Az első szakaszon a 4 főből álló csapatokat két csoportra osztották [A] és [B] csoport], az egyes csoportok külön-külön indultak és más-más útvonalon érték el a királykúti órház romjait.

A [B] csoport útvonala igen komoly sítechnikai tudást követelt meg a versenyzőktől. Sajnos, a dobogókői lesiklópályán a hó rossz minősége miatt kapukat nem lehetett elhelyezni.

A királykúti órház érintése után a csoportok együttesen a dobogókői menedékházba tértek vissza, ahol a 2 óras pihenőt tartották. Innen a versenyzők a Zsvány-barlangot érintő úton lesiklottak Pilisszentkeresztre.

Megjegyezzük végül, hogy a verseny elég jól volt megrendezve, habár az utasítások megfogalmazása nem volt elég határozott és pontos.

### 1953. évi felszabadulási verseny A) útvonala

Ideje: 1953. április 4—5.

Helye: Pilishegység.

Rendező szerv: OTSB.

Verseny faja: Gyalogos, csapat (3 fő), éjjeli, egyútvonalas, kiszámított menetidős, útvonalleírásos, 2. típusú vázlattal kombinálva.

Indítóállomás: Acsay menedékház.

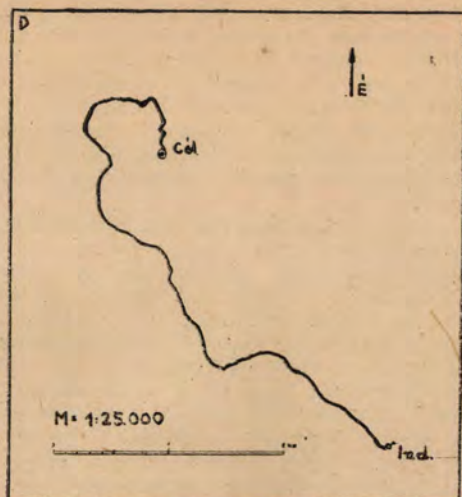
Célállomás: Ságvári menedékház.

Szállás: Ságvári menedékház.

#### Utasítások

Indítóállomás: Acsay menedékház

Induljon el a menedékház előtt vezető úton É-i irányba, 26 lépés után egy 3500 vonás irányba induló kocsitút talál felfelé. Ezen felfelé haladva egy bokros területre ér, majd ötös útelágazást talál, ahol a 4500 vonás irányú útra térjen. Az út erdőn megy keresztül és állandóan É és ÉNy irány között halad. (Bizonytalanság esetén az ÉNy-hez közelebit kell választani.) Ezután útját egy széles kocsitút keresztezi. A kocsitúton át-



15. ábra. Állomáskarton

haladva egy 5400 vonás irányba induló jelzett úton haladjon tovább állandóan emelkedve. Ez gyalogösvénybe folytatódik és az állomáshoz vezet, amely egy tereptárgynál van. Szint: 180 méter.

#### I. Állomás: Hubertus vadászház

A háztól DNy-ra 30 lépésre egy 4350 vonás irányú kocsúton induljon el. Ezután egy hármás útelágazáshoz ér, ennek középső útján haladjon tovább. Nemsokára beér egy erdőbe. Itt mindig a kijárt szekérúton haladva (kb. É-i irány) egy kerítéskapuhoz ér, amely mellett elhaladva, 100 lépésnyire újabb kerítéskaput talál. Ezen a második kerítéskapun keresztül 3800 vonás irányban induló úton menjen fel a nyeregbe. Itt az ellenőrzőládaival megjelölt fától 3600 vonás irányba induló úton induljon lefelé, míg a jelzett úton útelágazáshoz nem ér, ahol három útjelzőtábla van. Ettől a ponttól a 3000 vonás irányú úton folytassa útját, ami egy nyeregben lévő, tágas tisztásra vezet.

A tisztás ÉNy-i sarkából induló 3700 vonás irányú úton lefelé 40 lépés után, 3400 vonás irányba elváló útra térve haladjon tovább lefelé. Ez az út 160 méter után ÉK-re fordul és leér egy tisztásra, amelynek K-i felén egy fára szerelt magasles van. A tisztás K-i oldalán lévő állomáson jelentkezzen.

Szint: 190 méter.

#### II. Állomás: Kékvízű-forrás

Induljon el a magasles és a forrás közötti 2200 vonás irányú úton, amíg jelzett útra nem ér. Ezt K-i, majd DK-i irányba követve haladjon addig, míg az utat egy ÉK irányú irtás (nyiladék) nem keresztezi. Az irtás

szélén leereszkedve, ezt keresztező 1400 vonás irányú úton 20 lépés után forrást talál egy fa tövében. Az úton tovább haladva a forrás kifolyásától 110 lépésre D felé nehezen felismerhető gyalogösvény ágazik el. Ez az ösvény hamarosan egy irtás szélére jut ki (hármasművésű gyertyánfa). Innen 5200 vonásra 100 méteren belül újabb forrást talál. A forrás érintése után a forrástól 1100 vonásra 50 méteren belül fellelhető 400 vonás irányú gyalogösvényen folytassa útját felfelé. Ez az út jelzett útbá toroklik, amely a közelben lévő menedékházban elhelyezett célba vezet.

Szint: 60 méter.

**Megjegyzés.** Ez a verseny teljesen térkép nélkül került megrendezésre. A versenyzők a fenti írott utasítás mellé egy léptékkel ellátott rajzot kaptak, amely csak magát az útvonalat ábrázolta minden részlet mellőzéseivel. A versenyzők a távolságot ezen az útvonalvázlaton mérték, sőt feladatuk volt az is, hogy az egyes ellenőrzőpontoknak és állomásoknak pontos helyét megjelöljék azon. A helytelen megjelölést büntetőpontokkal sújtotta a versenybíró.

A tapasztalat azt mutatta, hogy bevált ez a versenymódszer, azonban fokozott figyelemmel kell lenni az utasítás megírásánál a legcsekélyebb részletre is, mert egy-egy kimaradt útelágazás könnyen félreértést okozhat. Ügyelni kell arra is, hogy valami változás, amely a bejárás és a verseny időpontja között történt, ne okozzon félrevezetést.

### Az első természetjáró ötpróba-verseny

Ideje: 1953. július 4—5.

Helye: Pilishegység és a Duna szentendrei ága.

Rendező szerv: Budapesti Lokomotív természetjáró szakosztálya.

Verseny faja: Természetjáró ötpróba (kerékpár, gyalogos, gyorsasági, folyamúszás, kajakozás) egyéni és csapat, éjjeli-nappali, többutasításos, többútvonalas, térképes, egységes menetidőszámításos és gyorsasági.

Indítóállomás: A) útvonal: újpesti vasúti híd, óbudai hídfő.

B) útvonal: csikóvári menedékház.

C) útvonal: kőhegyi menedékház.

D) útvonal: Szentendre, papszigeti kiság.

E) útvonal: Szentendre, révátkeles.

Célállomás: A) útvonal: csikóvári menedékház.

B) útvonal: kőhegyi menedékház.

C) útvonal: Szentendre, Dunapart Papsziget déli csúcsának vonalában.

D) útvonal: Szentendre, révátkeles.

E) útvonal: Lokomotív népszigeti vízitelep.

Szállás: Csikóvári menedékház (A), kőhegyi menedékház és Acsai menedékház (B + C), szentendrei MNDSZ iskola (D + E).

Térkép: 1 : 50 000 Pilishegység turistatérképe.

A továbbiakban közöljük kivonatosan a verseny általános kiírását, az általános tudnivalókat és az utasításokat. Végül pedig levonjuk a talánságokat a verseny rendezéséről.

## A Budapesti Lokomotív SK Természetjáró ötpróba-versenyének előzetes kiírása

(Landler Jenő emlékversenyt)

A Budapesti Lokomotív SK természetjáró szakosztálya szocialista sportunk továbbfejlesztése érdekében, ez évben május hó 30—31-én éjjel-nappali verseny formájában megrendezi az országos egyesületközi

*első természetjáró ötpróbaversenyt.*

Sportágunkban eddig megrendezésre került már többfajta szakosított verseny (gyalogos, barlang, szikla, sí, csónak), de az OTSB által kiemelt döntőjelentőségű sportágak közül még az úszás, a kerékpározás és az atletika nem szerepelt természetjáró versenyek programjában. A fenti honvédelmi jelentőségű versenyszámok beállítása a legfőbb cél, amely versenyünk megrendezéséhez vezet. Ezenkívül még sohasem rendeztek váltóformában kombinált versenyt, amely a természetjáró sportolók szoros együttműködését bizonyította volna.

Ez a verseny igazolni fogja a természetjárók sokoldalú egyéni és kollektív felkészültségét a természetjárásban és a többi beiktatott honvédelmi jelentőségű sportágakban egy éjjel-nappali összetett verseny keretében úgy fizikai, mint szellemi téren, amelyhez hasonlókat csak a modern pentatlonnál kívánnak meg.

### *A verseny ötpróbája*

1. Gyalogos éjjeli terepverseny,
2. terepkerékpározás,
3. kajakozás,
4. folyamúszás,
5. terepfutás (MHK gyorsított menet).

Az ötpróba számait legnagyobb részt térképpel a kézben, tájékozási feladatokkal kapcsolatosan kell megoldani.

### *A verseny formája kettős*

1. Váltóverseny 5 × 2 fős csapatok részére (ötpróba számonkénti váltással).
2. Egyéni összetett ötpróbaverseny (tehát egy fő az ötpróbát folyamatosan teszi le, csökkentett követelményekkel).

A kettősség célja egyrészt a tömegszerűség biztosítása a *váltóverseny*-*nyel*, másrészt a minden eddigit felülmúló minőségi versenyzésfejlesztés az egyéni összetett ötpróbaversenyyel.

### *Helyezések eldöntése*

1. természetjárás — egyeséges menetidőszámítás szerint a természetjárás 1953. évi új szabályai szerint, standard idő, illetve gyorsaság alapján,
2. kerékpározás — gyorsaság alapján,
3. kajakozás — gyorsaság alapján,
4. úszás — gyorsaság alapján,
5. terepfutás — gyorsaság alapján.

## *Különleges felszerelés*

A nevező szakosztályoknak 3 db. (2 + 1) vaskerekes túrakerékpárral és 1 db. kétszemélyes és 2 db. egyszemélyes túrakajakkal kell rendelkezniük. A sporteszközök hova szállításáról a részletes kiírásban intézkedünk.

## **Általános tudnivalók**

1. A váltóverseny programmszerű lebonyolítása érdekében valamennyi résztvevőnek mindenekelőtt a fegyelem betartására hívjuk fel a figyelmét. A versenybírók utasításainak haladéktalan és pontos betartása minden körülmények között igen fontos, mert azok megszegése a verseny sikerét kockáztatja és komoly időbeli eltolódásokat okozhat.

2. A rajtszámokat a csapatok az egyes váltásoknál kötelesek egymásnak átadni és mellre felerősítve viselni. Az egyéni versenyzők a verseny egész tartama alatt tartoznak rajtszámot viselni.

3. Az indításnál kapott stafétaszólót a csapatok ugyancsak kötelesek az egyes váltásoknál egymásnak a térképekkel együtt átadni.

4. Csapatkaton az éjszakai terepverseny kivételével a váltóverseny gyorsasági jellegénél fogva nincsen rendszerezítve. Időeredmények az indulási és érkezési helyen jegyzett idő számít, amit a versenyzők aláírásukkal tartoznak igazolni és ellenőrizni.

5. Ellenőrzőállomásnál minden esetben katonbedobást és laszkítást kell eszközölni. Mindenkor csak egy katon tétető le és egy dobható be. A kartont a következő állomáson be kell mutatni és a célban kell leadni. A csapatok csak feketeszínű, egyéni versenyzők pedig csak pirosszínű számokkal ellátott kartont dobhatnak be.

6. Az egyes gyorsasági szakaszok ellenőrzőpontjain időzésre lehetőség nincs. Tartózkodás mindenütt csak saját időből történhetik. A térképészeti feladatok megoldását ezért célszerű végig a versenyszakaszok előtt rendelkezésre bocsátott idő alatt előre elvégezni.

7. Az egyes versenyszakaszokon étkezésre idő nincsen biztosítva, így azt mindenki a verseny előtt, vagy után rendelkezésre álló pihenőidő alatt végezze el.

8. Az egyes versenyszakaszok részletes programját a szakaszbírók időben közlik a versenyzőkkel. Utasításait a versenyzők pontosan kötelesek betartani. A szakaszbírók megkülönböztető Lokomotív jelvényvel felszerelt karszalaggal vannak ellátva. Utasítást kizárólag ők adnak, minden kérdéssel hozzájuk kell fordulni.

9. A versenyzők a megnyitás pillanatától kezdve versenyben állanak. Az utasítások megszegése, a csoportok gyülekezőhelyeinek engedély nélküli elhagyása még a verseny előtt a versenyszakaszról való kizárást vonhatja maga után.

10. A keverőboríték felbontása a versenyszakaszról való kiesést vonja maga után.

11. Az egyes állomások és ellenőrzőpontok kihagyásáért járó büntetés szakaszonként percekben van megszabva és a menetutasításokon kerül közlésre.

12. Egyes szakaszokon a felszerelés szállításáról gondoskodás történik. A kajakosok az egyéni versenyzők hajóját felfelé vontatni kötelesek. A terepfutás szerelvény nélkül tornaruhában történik.



13. Az egyéni versenyzők szakaszonként orvosi vizsgálatnak tartoznak magukat alávetni.

14. A verseny szabványtérképe a Pilis 1 : 50 000 léptékű turistatérkép. Más térkép használata még a vízi versenyen sincs megengedve. Tiltott térkép használata a versenyből való kizárást vonja maga után.

15. A csapatok beérkezési idejének minden verensszakaszon a második tag befutása számít.

16. A kerékpáros versenyszakaszon sérült vagy törött kerékpárral való gyalogos beérkezés is számít.

17. A vízi szakasz csapatversenyében csak az egyik tagnak kell az ellenőrzőpontokat érintenie, a másik tag a csónakban maradhat.

18. A verseny során az érintkezés az egyéni és csapatversenyzők között is szigorúan tilos és az a versenyszakaszról való kizárást vonja maga után.

19. Az összesített eredmény kialakításánál a helyezési pontok esetleges egyenlősége esetén az éjszakai gyalogosversenyben elért jobb hibapont-eredmény a döntő.

20. A versenyszakaszokon esetleges sérülésekről a legközelebbi ellenőrt kell értesíteni, aki elsősegélyt nyújt és szükség esetén a mentőszolgálatot értesíti.

### Utasítások

„A” rész

Terepkerékpározás

Egyéni

Indítóállomás: Óbudai hídfő

Indulj el a vasúti töltés északi oldalán (4650 v. irányban) és érd el a 105 hp mellett elhaladva a vasút É oldalán maradván a bécsi műutat. Ezen, majd az Üröm v. á-tól ÉNy-ra lévő, térképen jelzett, a valóságban 2450 vonásra induló műúton haladj a térképen jelzett határvonal keresztezési pontjáig, azután a határ mentén ÉK-i irányban haladva az első ÉEK irányú úton a képoszlop érintésével térj az Ürömrre vezető műútra. Ürömrön áthaladva, az üröm—budakalászi úton haladj addig, amíg eléred az állomást.

XI. Allomás: Múút — piros jelzés keresztezése

Egyéni

A képoszlop, a 248-as és 241-es pontok mellett, majd általában a jelzett erdőszélen haladva érd el a Bányavölgybe vezető műútnak DNy-i kezdőpontját. A műúton ÉK-i irányba végighaladva, majd a 200 m ponttól DK-re lévő kőfejtő keleti oldalán elhaladva, menj a pomáz—piliszentkereszti műútra és annak felhasználásával érd el a célt, amely a Gyopár menedékházban van.

Csapatrészleg

Indítóállomás: Óbudai hídfő

Indulj el a vasúti töltés É-i oldalán (4650 vonás irányban) és a 105 hp. mellett É-ra térve érd el a képoszlopot, majd a mellette lévő 106 m pontot. A műúton menj DNy-ra kb. 80 métert és a 4200 vonás irányba induló úton a képoszlop és a gémeskút érintése után a térképen jelzett határvonaláig. A határ közelében lévő beépített területet tetszés szerint kerüld meg. A határvonal mellett haladva keresd meg a 195 hp-ot, majd a határ

mentén tovább haladva érđ el azt az utat, amely a „195“ „1“ számán megy keresztül. Ezen ÉK felé indulj el és balra tartva térj rá a 180 méteres szintvonalon haladó jól járt, széles útra, amelynek felhasználásával érđ el a 194 m ponttól délre 250 m-re jelzett kőfejtőt. Becsüld meg ennek mélységét. Innen É-ra induló úton érđ el az Űrömről Budakalászra vezető mőutat s azon haladj Budakalász felé mindaddig, amíg állomást nem találsz.

*Csapatrészleg*

#### **XI. Allomás: Mőút — piros jelzés keresztezés**

A képoszlop, a 248-as és a 241-es pontok mellett, majd általában a jelzett erdőszélen haladva érđ el a Bányavölgybe vezető mőútnak DNY-i kezdőpontját. A mőúton ÉK-i irányban végighaladva, majd a 200 m ponttól DK-re lévő kőfejtő keleti oldalán elhaladva, menj a pomáz—pilis-szentkereszti mőútra s annak felhasználásával érđ el a célt, amely a Gyopár menedékházban van.

#### **„B“ rész**

#### ***Ejszakai gyalogos verseny***

#### **Inđítóállomás: Csikóvári menedékház**

Indulj el a kék négyszög jelzéső ösvényen a Gyopár-forrás irányába és haladj rajta addig, míg az első metsződésben 3900 vonásra kiinduló irányú ösvényt találsz. Folytasd utadat az ösvényen addig, míg kb. 370 m magasságban a Tólak keleti tava előtt 550 v. induló irányú kocsiutat találsz. Az úton haladj addig a pontig, míg 3900 vonás irányba út indul. Ezen elindulva, majd ennek megszűnése után érđ el iránymenetben a Kis-Csikóvár nyergét azon a ponton, amely a Nagy-Csikóvár 557 hp-tól 900 m térképtávolságra van. Itt folytasd utadat 350 vonás irányban haladó ösvényen és érđ el az állomást, amely a Nagy-Csikóvár 557 hp-tól 775 vonásra van és amelytől a Kőhegy 366 hp. 1675 vonásra van. Menetidő 65 perc.

#### **VIII. Allomás: Hubertus vadászlak**

Indulj el a ház ÉNy-i sarkától kiinduló ösvényen és menj rajta addig, míg szekérutat találsz. Ennek felhasználásával érđ el a térképen jelzett szekérutat. Ezen haladj kb. K irányba és menj addig, míg 3750 vonás irányban utat találsz. Folytasd utadat a megadott irányba és 32 lépés után a 2900 vonás irányú utat válaszd. Az út későbbi kettéágazásánál azon az ösvényen haladj, amely kisebb vonásszámot mutat, majd 4500 vonás irányba tér el. Mielőtt útd erősen emelkedni kezdene, az ösvényen keresztezd a metsződést és 2900 vonás irányban tovább haladva kocsiútra érsz. Ennek felhasználásával és később a térképen jelzett utakon érđ el az állomást, amely a Mesélő h. 308 hp-tól 3100 vonásra és a Tólak 354 hp-tól 1875 vonásra és a János-forrástól 650 m-re van. (Az összekötő út a térképen jelzettnél jóval lejjebb ágazik ki.) Menetidő 42 perc.

#### **VI. Allomás: Útvilla**

Indulj el a térképen jelzett úton a kunyhók irányába és ezek érintésével érđ el a célt, amely a kőhegyi menedékházban a jelzett kőhegyi tótól keletre a letérés szélén van.

## „C“ rész

### Terepfutás

**Rajt:** Kőhegyi menedékház

A térképen jelzett turistaúton, amely a valóságban a Kis-Kőhegyet délről kerüli, haladj át a drótkötélpálya alatt, amíg ÉK felé út indul. Ezen, majd a térképen nem jelzett úton érd el az országotat. Haladj azon ÉNy-i irányban és érintsd a Kis-Kékes csúcsától Ny-ra lévő, térképen nem jelzett keresztet. Ezután kerüld meg a Kis-Kékest Ny-ról és az első metsződésben, majd annak vonalát követve érd el a „Szerszámgyár“ felirattól É-ra lévő hídnál a forrást. Innen színes szalagokkal jelzett ösvényen juss el az országútig és itt keresd meg az „Okúti szőlőhegy“ „O“ betűjétől Ny-ra jelzett keresztet. Ezután a szentendrei országút 143 pontja mellett elhaladva DK-i irányú kerítés vonalát követve érintsd az Óvíz-patak Dunába folyásától visszafelé légvonalban 1100 m-re lévő térképen nem jelzett hidat. Innen 2400 v. irányban haladj 220 métert, majd DK-i irányban induló ponton érd el a Duna jobbpartját a Papsziget D-i csúcsánál lévő célállomást.

## „D“ rész

### Folyaműzés

**Elméleti feladat:** szigetcsúcs

1. Határozd meg, hogy hány vonás alatt látszik álláspontodtól a tulsó parton lévő kocsifeljáró?

2. Határozd meg a tájolóval azt a pontot, amely a szentendrei HÉV végállomástól 2900 vonásra, Izbég 140 m templomától 1300 vonásra van.

**Rajt:** Papszigeti kiságban

Ússzál át a tulsó partra. A kocsifeljárónál menj fel a szigetre és az ellenőrnél vedd át és akaszd a nyakadba a stafétaszámot, amellyel a kocsifeljárón visszatérve ússzál le a célba, amely az előbbieken kiszerezett 103 pont közelében zászlóval van megjelölve. A célban a parton elhelyezett ellenőrnél jelentkezz és add át a stafétaszámot az ellenőrnek. Célbaérkezési időnek az a pillanat számít, amikor a csapat 2. tagja stafétaszámát leadja.

## „E“ rész

### Kajakozás

**Indítóállomás:** Szentendre révátkelés

Evezz a 102 hp-tól DK-re a Duna jobbpartján zászlóval megjelölt állomásig.

**VII. Állomás:** 102 hpont

Evezz az alábbi pontok érintésével a lehető leggyorsabban a célba, amely a Bp. Lokomotív népszigeti vízitelepe.

1. A Szentendrétől D-re a Dunaparton jelzett 104 m ponttól ÉNy-ra lévő nagyobb épület.

2. Az a pont, amelytől a Lupa-sziget É csúcsa 1300 v-ra és 300 m-re, térképen nem jelzett úton van.

3. Az a pont, amely a Bivalyos csárdától DNy-ra jelzett közelebbi kúttól pontosan keletre, a megyeri kőgát déli csúcsától DK-re és kb. 75 m-re van.

*Megjegyzés.* Az első természetjáró ötróba-versenyt nagy érdeklődés előzte meg, mégis a feltételek szigorúsága miatt csak hét csapat indult a versenyben. A verseny jól megrendezett verseny volt, az egyes részek tanulságait az alábbiakban vonjuk le.

*Kerékpáros rész.* A zivataros nyári időszak a verseny indulása előtt felhőszakadást hozott magával. Az utak eláztak és ezért a versenyzőknek óriási küzdelmet kellett vívniuk a sárral. Sokan legtöbbször csak tolni tudták a kerékpárt, mert ha ráültek, az egyszerűen elsüllyedt. A kerékpáros rész ettől eltekintve is kissé hosszú volt. A versenyzők fáradtan futottak be a csikóvári menedékházba, ahonnan a második rész indult. A második rész csak akkor indulhatott el, ha a kerékpárosok az illető szakosztály versenyzői részéről már megérkeztek. Az egyéni versenyzők pedig a második szakaszra indultak tovább.

*Ejjeli gyalogos útvonal.* Ez a rész a korábbi felhőszakadás ellenére sem jelentett különösebb akadályt a versenyzők részére. Ez az útvonal semmiben sem tért el a szokásos éjjeli gyalogos versenyektől, legfeljebb megjegyezhetjük, hogy az útvonal második szakaszán „kisebb vonásszámú ösvény” meghatározása nem volt elég határozott és ezért oktalan kevérest eredményezett.

*Terepfutásos útvonal.* A kőhegyi menedékházból indították a versenyzőket virradatkor. A versenyzők szerint ez az útvonalszám volt az, amely legjobban próbára tette őket. A versenyzők véleménye szerint, de a mi véleményünk szerint is, ez a rész hosszú volt gyorsasági verseny megrendezéséhez.

*Folyamúzás.* A versenyzőknek a szentendrei révátkeléstől felfelé számított 1000 méternél kellett indulniuk a papszigeti kiságban lefelé a révátkelésig. A versenyzők elindulása után három motoros cirkált állandóan a közelben, hogy szükség esetén kéznél legyen.

*Kajakozás.* A kajakos versenyzők az úszók beérkezése után stafétszerűen azonnal indultak tovább. A kajakos résznél a csapat egy kétszemélyes versenykajakból állt, az egyéni rész pedig egy egyszemélyes versenykajakból. Ez az útvonalszám nem a BTVS 1953. évi víziversenyéhez hasonló állomáscsoportok alkalmazásával volt megrendezve, mint az az utasításokból is kitűnik.

Az általános vélemény a verseny után az volt, hogy külön-külön az egyes részek egymagukban jól voltak megszervezve, de az öt rész együttesen túlságosan nagy követelményt jelentett, különösen azok részére, akik több részt, és az egyéni versenyzők részére, akik mind az 5 részt szoros egymásutánban teljesítették. A verseny céljában nem sokkal az utolsó kajakozó beérkezése után kihirdették az eredményt és kiosztották a díjakat. A verseny tanulsága az is, hogy ilyen versenyen csak megfelelő gyakorlati felkészülés után vehetnek részt a versenyzők.

## 1953. évi budapesti evezős természetjáró verseny

Ideje: 1953. július 18—19.

Helye: Duna szentendrei és váci ága.

Rendező szerv: BTSB.

Verseny faja: vízi, vegyes hajó, nappali, egyútvonalas, váltakozó állomáscsoportokkal, többutasításos, kiszámított menetidős és túra-terves, vázlatos.

Indítóállomás: Békásmegyér, VTSK-telep.

Célállomás: Tungsram csónakház (Római-part).

Szállás: Szigetmonostor.

Térkép: Helyette adott vázlat.

### Utasítások

*Indítóállomás: VTSK-telep*

(S)

Evezzen fel a szentendrei Dunaágban a 11,5 km szelvényben a balparton lévő állomásig. Jelentkezés után helyezkedjen el táborozásra a 11,55 és 13,00 km között. Jelentkezéskor a versenybíró által előírt időpont, a reggeli indulásra vonatkozóan, feltétlen betartandó. Az indítás a 13,150 km-nél a balparton elhelyezett indítóállomásról történik. Késést úgy bíráljuk, mint a 11,5—13,55 szakaszon való késést. Sietést a reggeli indításnál nem pontozunk.

*Szigetmonostor állomás*

(Z)

Evezzen fel a 30,6 km-nél lévő állomásig a mellékletben meghatározott két állomás érintésével. További utasítást 12 órakor a rendezőnél kap minden hajó. Pontos megjelenést kérünk.

### Mellékletek

Melléklet jele: B

#### I. Állomáscsoport

Jelentkezzen azon az állomáson, ahonnan a tahitótfalui északi templom tornya 3365 vonásra, a Vöröskőszikla teteje pedig 5176 vonásra látszik.

Melléklet jele: G

Jelentkezzen azon az állomáson, ahonnan a tahitótfalui északi templom tornya 3265 vonásra és a Vöröskőszikla teteje 5315 vonásra látszik.

Melléklet jele: C

Jelentkezzen azon az állomáson, ahonnan a tahitótfalui északi templom tornya 3100 vonásra, a Vöröskőszikla teteje 5435 vonásra látszik.

Melléklet jele: F

#### II. Állomáscsoport

A második érintendő állomás a Kalicsa-patak torkolatánál lévő iránytáblától 550 méterre, az „A” magassági ponttól 1050 méterre van.

Melléklet jele: E

A második érintendő állomás a Kalicsa-patak torkolatánál lévő iránytáblától 650 méterre, az „A” magassági ponttól 700 méterre van.

Melléklet jele: D

A második érintendő állomás a Kalicsa-patak torkolatánál lévő irány-  
táblától 875 méterre, az „A” magassági ponttól 500 méterre van.

#### *Kisoroszi állomás*

Túraterves rész következik. A hajózási útvonal elhagyásakor figyel-  
jünk a kereszttáakra és a sarkantyúkra. Ezekre való áthaladás tilos és  
kormányzási hibának számít (40 pont).

Evezzen le a váci Dunaágban a békásmegyeri Tungsram csónakház  
felett a szentendrei Dunaág 0,5 km-nél lévő végcéljáig, a melléklet szerinti  
két állomás érintésével. Az állomás helyének megszerkesztése után ké-  
szítsen túratervet két példányban.

#### *Mellékletek*

Melléklet jele: K

#### *III. Állomáscsoport*

Jelentkezzen azon az állomáson, ahonnan az 1683 km tábla 6050 vo-  
násra, az 1684 km táblától 4950 vonás irányban van.

Melléklet jele: L

Jelentkezzen azon az állomáson, ahonnan az 1683 km tábla 1750 vo-  
násra, az 1685 km tábla 925 vonásra látszik.

Melléklet jele: M

Az állomásról az 1685 km tábla 4125 vonásra, az 1683 km tábla a  
jelentkezési helytől 2850 vonásra látszik.

#### *IV. Állomáscsoport*

Melléklet jele: N

Az utolsó állomás a Gödi-sziget déli csúcsától 4750 vonásra és 400  
méter távolságra van.

Melléklet jele: R

Az utolsó állomás a Gödi-sziget déli csúcsától 5450 vonásra és 550  
méter távolságra van.

Melléklet jele: Q

Az utolsó állomás a Gödi-sziget déli csúcsától 5700 vonásra és 800  
méter távolságra van.

Melléklet jele: U

Az utolsó állomás a Gödi-sziget déli csúcsától 5800 vonásra és 1100  
méter távolságra van.

*Megjegyzés.* A vízi természetjáró versenyek közül eddig ez a verseny  
volt a legsikerültebb. Az állomáscsoportokra való bontás, úgy látszik be  
fog válni a jövőben. A túraterves megoldásnak igen tág tere van az ilyen  
típusú versenyeknél.

A versenyen a versenyzők sátorban aludtak Szigetmonostor közelé-  
ben a Dunaparton kijelölt helyen. Éjjeli evezés nem volt.

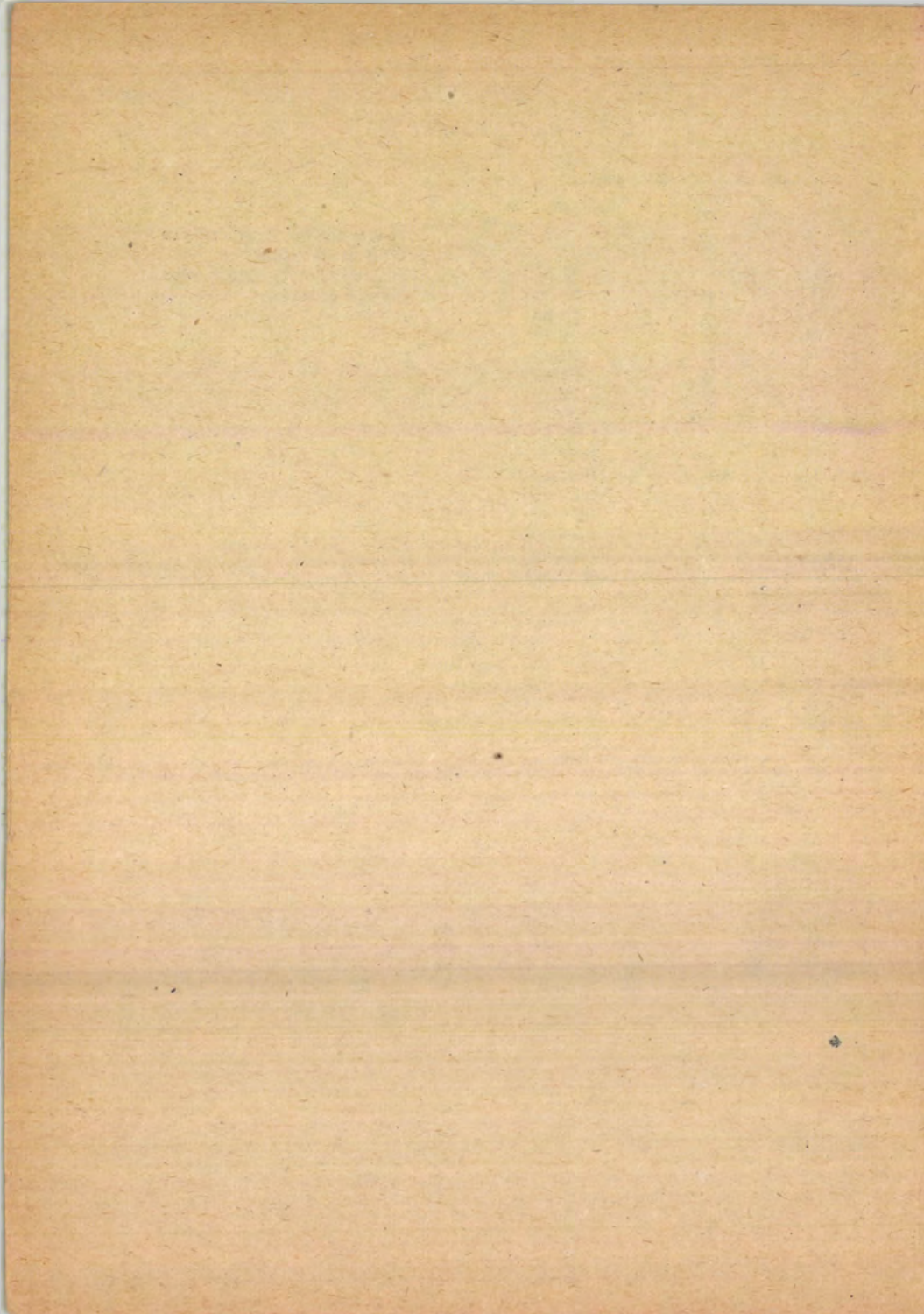
## A verseny adatai

### Az elhelyezett állomások

száma	utasítás jele	km. szelv. sz.	
I.	—	1.5	A szentendrei sziget csúcsa
II.	S	11.5	31.5 azaz 1691.8
III.	S	13.5	A szentendrei sziget vége
IV.	B	18.25	1657,3 azaz 0,3
V.	G	18.65	
VI.	C	19.10	
VII.	F	21.45	
VIII.	E	21.80	
IX.	D	22.10	
X.	Z	30.60	
XI.	—	1683.75	
XII.	—	1683.15	
XIII.	K,L,M	(1683.10)1683.30	
XIV.	N	1669.05	
XV.	R	1668.60	
XVI.	Q	1668.30	
XVII.	U	1668.00	
XVIII.	T	(1657.50) 0.50	

### Szintidők: (a túratervess szakasz kivételével)

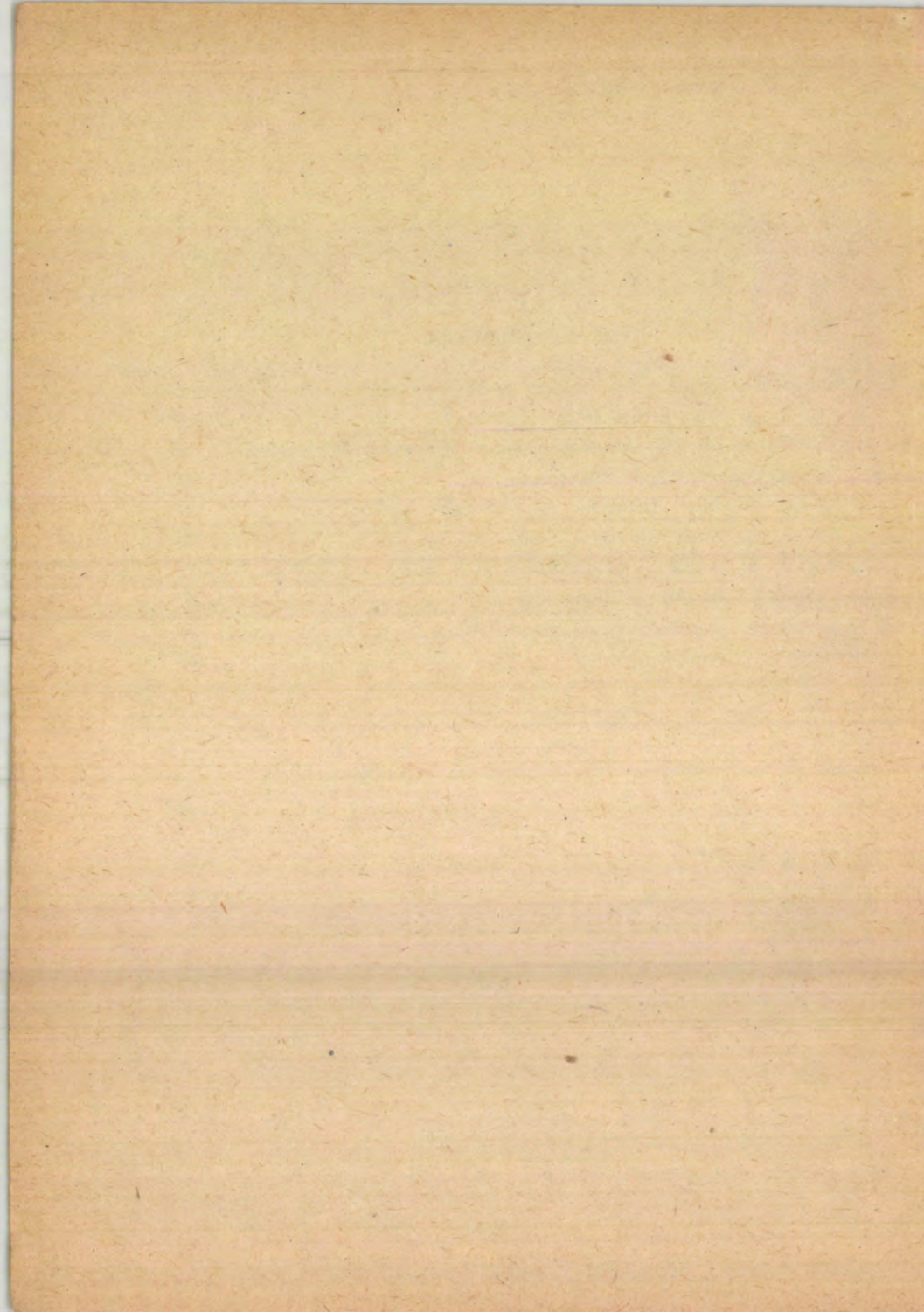
I. — II.	4 km/ó	5 km/ó	6 km/ó	7 km/ó
I. — II.	150	120	100	86
II. — III.	—	20	—	—
III. — IV.	76	61	51	—
IV. — V.	—	66	55	46
III. — VI.	—	71	60	—
IV. — VII.	—	39	33	—
IV. — VIII.	—	42	36	—
IV. — IX.	8	46	39	—
V. — VII.	—	34	28	—
V. — VIII.	—	38	32	—
V. — IX.	—	41	35	30
VI. — VII.	—	28	24	—
VI. — VIII.	—	32	27	—
VI. — IX.	—	36	30	—
VII. — X.	—	110	92	—
VIII. — X.	—	106	88	—
IX. — X.	127	102	85	73

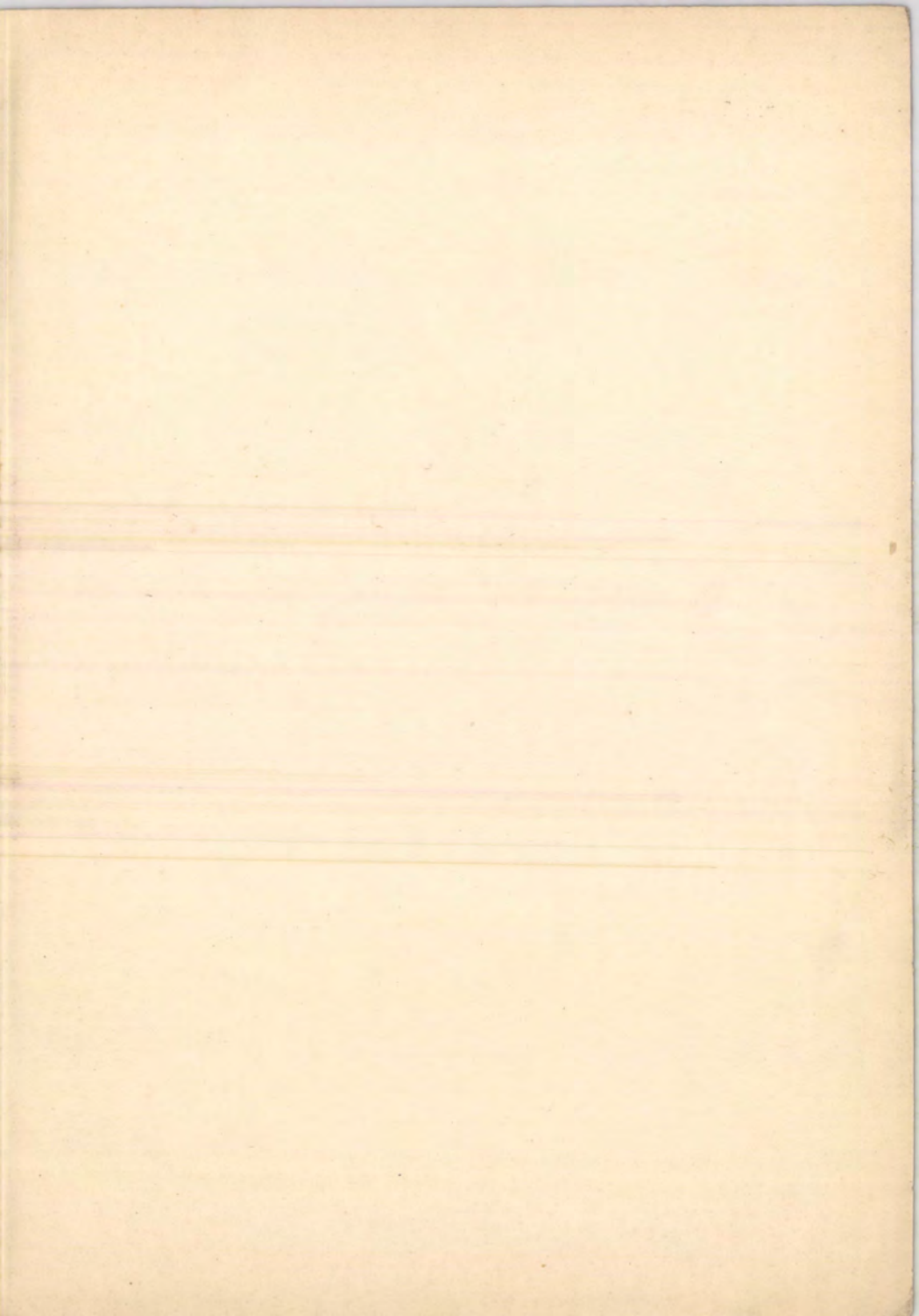




## TARTALOMJEGYZÉK

Bevezetés . . . . .	3
I. fejezet: A terep kiválasztása . . . . .	6
II. fejezet: Az útvonal előkészítése és az állomások elhelyezése . . . . .	9
III. fejezet: Az utasítások elkészítése . . . . .	15
IV. fejezet: Különféle feladatok és utasításba adásuk . . . . .	27
V. fejezet: A versenyek szervezése . . . . .	29
VI. fejezet: A versenyek értékelése . . . . .	52
VII. fejezet: A versenyek ellenőrzése . . . . .	67
VIII. fejezet: A természetjáró versenyek fajtái . . . . .	72
IX. fejezet: Versenyek . . . . .	87





Arat 27. — Ft

Arat 17. — Ft

