

Ellenőrző bírói jelentés

Verseny neve, időpontja:
Ellenőrző bíró neve:

Váltó Országos Bajnokság, Kazár - 2021. június 13.
Pintér Ábel

Terep, engedélyek

A tervezett terep alkalmassága az adott versenyszámra, a jó színvonalú térképkészítés személyi feltétele, versenyközpont, megfelelő számú parkoló, tömegközlekedés-verseny kapcsolata, szálláshelyek. A rajt és célhely alkalmassága és higiénia körülményei. Engedélyek beszerzése, megléte. Kapcsolat a hatóságokkal.

A rendezőség a korábbi versenyeiről (Nógrádi Hungária Kupa, Nógrád Nagydíjak) már részben ismert, Mátraszele és Kazár települések közt található területet jelölte ki az ezen a hétvégén lebonyolításra kerülő futamok versenyterepként – így, hogy a 2020-ra elnyert Ifjúsági EB-t a verseny idejéig a koronavírus korlátozásai miatt nem sikerült megtartani.

A versenyközpont a kazári Béla utcától keletre, attól jelentősen magasabban elhelyezkedő, néhol meredek réten került kialakításra, annak is az északkeleti részén, míg a legelő középső és déli részén állhattak meg a versenyre érkezők gépjárművei, így a parkoló egészen közel, 300m-en belül volt található. A terület a rendezvényt megelőző napokban kaszálásra került, így kellemes megjelenést nyújtott, azonban a kevésbé lankás részekben a csúszós fű alkalmas volt a kocsik kerekeinek elpörgését elősegíteni. Ennél nagyobb problémát csak az jelentett volna, ha a verseny napján, vagy a korábbi napokban jelentősebb csapadék érkezik, ekkor ugyanis az aszfaltútról a parkolóba vezető poros földút közlekedésre alkalmatlan lett volna, azonban a rendezők gondoskodtak ekkorra használatos esőtervvel, mely során a faluban, a lakóházaktól mentes aszfaltos területek szélén állították volna meg az autókat – ennek használatára azonban nem került sor.

A koncepció szerint a versenyközpontba érkeztek az előző napi egyéni verseny, a Középtávú OB döntő pályái, valamint ugyanez a terület szolgált célterületként a Váltó OB pályáinak is. Ennek eredményeként a váltóversenyre tájékozódásilag valamivel kevésbé igényes terület jutott, ezen felül felhasználásra került olyan terület is, amelyen az előző napi döntő pályák is haladtak (a váltó pályákban az átfutó előtti fehér erdő, valamint a kiskör). Ezt leszámítva elmondható, hogy a pályák jórésze olyan terepen vezetett, amely korábban nem került ábrázolásra; kivételként azok a hosszabb pályák nevezhetőek meg, amelyek a térkép keleti felére is eljutottak.

A terep egészét leginkább az jellemzi, hogy az előző évszázad közepe táján egy, a terep közepéhez képest 60-80m-rel magasabb hegyet szénbányászat reményében letaroltak, ennek helyén egy nagy, lapos rét maradt fenn, rajta a bányászat eredményeként szénkibúvással, a kaszáló peremén pedig a félretúrt föld helyenként meredek, laza talajú oldalt képez, melyben változatos domborzati formák mutatkoznak. A növényzet ennek eredményeként részben telepített akácos, gazdag és dús aljnövényzettel, a terep bizonyos részein jobban futható lombhullató erdők is találhatóak, de a hegy déli lába felé közeledve, a lakott területek mellett bozótosabb is, ami precízebb tájékozódást is megkíván. A terep meredeksége, valamint sűrű lágyszárú növényzete miatt nem nyerte el minden résztvevő tetszését, de a versenyformára alapvetően alkalmas volt, **egyéb részletekért lásd később a pályakitűzés pontot.**

A már ismert területekről a térképet Dénes Zoltán készítette, még a 2015-2016-os versenyekre, az ehhez kiegészítésként rajzolt részeket Zentai „Popey” József alkotta meg, továbbá felüljavította a korábbi helyesbítés óta történt változásokat.

A rendezőség a kiírás megjelenésekor a CoVid-19 vírus még javában tomboló harmadik hulláma miatt nem látta lehetőségét a központilag szervezett kollégiumi és tornatermi szállások megszervezésének. Ennek ellenére a korábbi évek nagyobb versenyei révén összegyűjtött, összesen több száz fő elhelyezését biztosító kisebb szállásadók 9 oldalas dokumentumát publikálták, így ha szeparáltan is, de minden ide érkező található magának megfelelő nyughelyet a hétvégére. Ilyen témában nem jutott tudomásomra kritika, mint ahogy a megközelíthetőség kapcsán sem, amelyre az egyéni eljutás megszervezése mellett a közösségi közlekedés használatát javasolták – valószínűleg ezzel kevesen éltek.

A hétvége futamaira a rendezőség a szükséges engedélyeket beszerezte, és bár ezek meglétét személyesen nem ellenőriztem, bíztam ezek meglétében. A szervezők elmondása alapján a pályakitűzés megkezdését kis mértékben akadályozta valamely hozzájárulás időben kései érkezése, de szerencsére ezt a lemaradást sikerült behozni. A jó kapcsolatot mi sem bizonyítja jobban, hogy Kazár falu polgármestere elvállalta a Váltó OB díjátadóján a részvételt.

Térkép

A térkép készülsége, minősége, külleme, jelkulcsi előírások betartása. A térkép és a pályák nyomtatása, annak minősége.

Ahogy már fentebb említésre került, a Váltó OB-n használt terület már részben térképezve lett, ennek felhasználása a 2016 évi Nógrád Nagydíjon történt, melyet Dénes Zoltán készített. Ezt felülvizsgálta, valamint az új területekről készítette a térképet Zentai József a versenyt megelőző hónapokban. Ez még a stekkelés valamint az ellenőrzés alatt néhol változott, jellemzően generalizálás történt, illetve pályára javítás, de ugyanez fordítva is előfordult: a térképen ábrázolt fedettséghez lett hozzáigazítva a terepen a növényzet, hogy a pályák bizonyos részein a mezőnynek ne kelljen keresztirányban több tíz méter széles durva rekettvényeket leküzdeni, főként a cél közeli bozótosokban, továbbá a pályák elején található területeken kerültek kialakításra ilyen átjárók. Véleményem szerint a kettő szinkronba lett hozva, térképhibáktól mentes részen lett lebonyolítva a Váltó OB. Észrevételeimet a térképet (a váltó által érintett területen) gondozó Kovács Gábor, valamint a pályakitűző Kovács Zoltán minden esetben megfogadta, a jellemzően egy véleményen voltunk a kritikus térképrészeket illetően, és amennyiben szükségesnek ítéltük meg, újra megvizsgálásra került az adott terület.

A térkép az aktuális ISOM-2017-2 jelkulcsnak megfelelt, a kivágatok igényes módon készültek el, rajta értelemszerűen szerepelt a pályák pontmegnevezése, hiszen pótszimból biztosítása itt nem megoldható. Elhelyezésre kerültek még továbbá a rendező egyesületek és a verseny emblémája, valamint a házigazda település címere is, továbbá a csapatok rajtszámait, a futások sorrendje szerint eltérő színekkel, amely ezáltal biztosan megkönnyítette a rendezők dolgát a helyszínen, illetve a versenyzők térképfelvételét.

A nyomtatás a rendezők számára már kellően bevált, sok referenciával rendelkező CEWE nyomdában történt, ahol sikerült a térképeket 4 szín helyett 4+1 nyomásban előállítani, melyben a motiváció a domborzat, és a növényzet+domborzat együttes olvashatósága volt. Kivételt képzett ebből egyetlen kategória, ugyanis az F105 váltók 1:7500 méretarányú térképen jutottak el a térképezett terület legészakibb részére, így a nyomatok tetején lévő 1 futók térképén a fontos vezetővonalként gondolt szekérút a térképek darabolása során lemaradt a térképről. Ezt a rendezőség kérésére újranyomtatásra került, erre azonban már csak 4 színes nyomtatásban volt lehetőség, ám ez nem volt jelentősen gyengébb minőségű a 4+1 színes verzióhoz képest, valamint minden első futónak így ugyanazok a körülmények adódtak, ezért ebben nem láttunk problémát.

Mindezek ismeretében a térképek minősége kiváló volt, az ellenőrzés során egy darabot sem kellett kivennem és újranyomtatásra küldenem. A térképek átböngészésére számomra szokatlan módon már a verseny előtt egy héttel lehetőségem adódott, ami (szembeállítva pár negatív körülménnyel, **lásd a következő pontot**) abszolút pozitívum volt, hiszen még lehetőséget biztosított korrekcióra, de ezzel így nem kellett élnünk.

Pályakitűzés

A pályák minősége, kornak, fokozatnak, előírt győztes időknek történő megfelelésége.

A pályakitűzést nem könnyítette meg, hogy a rendezőgárda 7 héttel a verseny előtt a szokásos tavaszi versenyét, a Nógrád Nagydíjat bonyolította le, amely után nyilvánvalóan szükséges némi idő a következő rendezvényre való átállásra. Utólag a rendezőségéből is elismerte pár fő, hogy ez időrendben szerencsétlen körülmény volt, ugyanakkor az április végi esemény volt az első nagyobb magyar tájfutó rendezvény, amelynek megrendezésére a vírushelyzetben lehetőség adódott. Ez versenyzői szempontból már igencsak várt hétvége volt, azonban a rendezők részéről így extra energiákat emésztett fel az aktuális helyzethez való alkalmazkodás, hiszen gyakran napról napra változtak a tavasz elején a rendezés feltételei.

Ezek után érthető, hogy a pályakitűzés jelentős csúszással kezdődhetett meg. Az első pályaterveket a verseny előtt bő 4 héttel kaptam meg, amelyben már éreztem némi problémát, de szerencsére a verseny felelőseivel gördülékenyen haladtak az egyeztetések. A pályakitűzés oroszánrészét Kovács Zoltán végezte, a háttérben Kovács Péter véleményezte, továbbá Kovács Gábor a fent említett módon alakította alatta a térképet. Előbbi és utóbbi személlyel történtek az egyeztetések, akik időt és energiát nem kímélve alakították a fájlokat a optimális eredmény irányába. Aztán pár nappal később érkezett a hír, hogy a már említett CEWE nyomdában május 26-án van lehetőség utoljára a 4+1 színnel való nyomtatásra, amely patthelyzetet eredményezett, és döntenünk kellett: vagy pár nap extra munka lehetőségéért cserében csak 4 színnel kerülnek előállításra a versenytérképek, vagy rohamtempóban lezárásra kerül 3 futam (a váltó mellett a KOB selejtezője és döntője is) térkép és pályaalománya, és a versenyzők szebb megjelenésű térképeket kaphatnak kézhez. A rendezők utóbbi mellett döntöttek, melyhez az ellenőrzőbírók alkalmazkodtak, és utólag szerencsére bebizonyosodott, hogy nem volt rossz döntés, de sülnetett volna el rosszabbul is, hiszen amennyiben sok hiba adódik, amelyek csak a nyomtatás után derülnek ki, úgy akár a teljes futamok térképeit kellett volna újranyomni. Továbbá a nyomtatási előkészítés is igen dinamikus munkatempót kívánt meg így, amely fokozta a hibalehetőséget. Szerencsére komoly probléma nem adódott, ez köszönhető annak, hogy az előkészítés megbízható kezekben volt.

Összességében így szűk két hét alatt zajlott az összes konzultáció a pályakitűzésről, ez alatt három-négy alkalommal történ több órák, konstruktív megbeszélés. Az ellenőrzésre bő 3 héttel a verseny előtt került sor,

összesen két alkalommal, mely során minden ponton jártam, néhány esetben mozdítva a pont helyszínén, több esetben javítva a térképen, továbbá kerültek kistekkelésre olyan pontok is, melyek végül egy pályában sem kaptak helyet.

A pályakitűzésről általánosságban elmondható, hogy a térképeken ábrázolt terület egy jelentős része alkalmatlan volt a pontelhelyezésre (értve ez alatt a terep közepén található nagy és peremén található több kisebb nyílt területet), a maradék terület pedig meredek és bozótos volt, tehát a pályakitűzés nehéz helyzettel találta szemben magát: viszonylag kis területen kell olyan pályákat alkotni, amelyekben várhatóan nem haladnak gyorsan a versenyzők, így rövidek lesznek. A versenyszabályzat azon pontja azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogy 30 méteren belül nem kerülhet ellenőrzőpont, továbbá szakaszkombinációban nem szerettünk volna jelentősen eltérő nehézségű pontokat szerepeltetni, illetve olyan kombinációkat, amelyek időben eltérnek. Ez a pályák vonalvezetésének alakításában, valamint a kombinációk létrehozásában gyakran komoly fejtörést okozott, és így ennek eredményeként a kombinációk viszonylag egyszerűre sikeredtek. A legtöbb kategóriában az első két futónál 3-3 kombináció szerepelt, míg az utolsónál gyakran csak 2, de előfordult olyan utolsó futó is, ahol csak 1 variációs lehetőséget tartalmaztak a pályák, míg a legnagyobb ilyen szám az 5 volt, viszonylag kevés kategóriában, jellemzően a második futóknál. Bár kritika nem érte a pályakitűzést ilyen szempontból, ahhoz, hogy a pályák vonalvezetésében és így kombinációs lehetőségében finomodjanak, valószínűleg koncepcionális változásra lett volna szükség, melynek időszükséglete veszélyeztette volna a verseny megrendezhetőségét, ezért nem kockáztattunk. Éles küzdelmek egy-két esettől eltekintve nem adódtak, továbbá a kevés variációs lehetőséget tartalmazó pályákban a kategória kevés nevező csapatot tartalmazott, így a verseny tisztaságát ez a körülmény biztosan nem befolyásolta.

A pályák változatos területeken haladtak, nyílt bozótos, futhatóságot nehezítő sűrű erdő, valamint jól futható „fehér” erdő jellemezte leginkább a vonalvezetéseket, hosszról függően akár igen jelentős számú váltás került a pályákba, így egy bajnokságnak megfelelő nehézségű pályák készültek, melyek fizikálisan is komoly felkészültséget igényeltek. A pályák hosszát a pályakitűző azáltal szabta meg, a győztes időt a váltók összességében érik el a bajnoki szabályzatban rögzített értékek hárommal való felszorozásával. Így a harmadik futók pályája sok esetben tért el a másik két futóéhoz képest, „megfelelve” ezáltal annak az íratlan szabálynak, hogy a harmadik futók az első futóval történő esetleges kommunikáció esetében se jussanak biztos információkhoz. Ez azonban némely esetben rövidítést jelentett az előző két csapattag pályahosszához képest, ez az előzetesen közreadott pályaadatokban is megjelent. A pályatervek elkészültét komoly kutatómunka előzte meg: az összes, a terepen korábban zajló verseny pályadatait és tényleges győztes idejeit összesítve született egy érték minden kategória esetében, mint tervezési hossz, amellyel szavatolni kívánta a pályakitűző a győztes idő elérését.

A kemény terepen a legtöbb esetben így is hosszúra sikeredtek a pályák, általánosságban 110-120%-ban meghaladva a tervezett értéket. A legjobban az N16-os kategória haladta meg ezt, ez 144%-nak adódott, született azonban ellenpélda is: az F16, az F185 91%-a mellett a legrövidebb versengés az N165-ös kategóriában született, itt 67 perc után ért be a győztes, a tervezett 75 perccel szemben, ez 89%. Az időjárással szerencsénk volt, szélsőséges körülmények mellett (hőség, rosszabb esetben több napos esőzés) durvábban tolódtak volna győztes idők.

Tájékoztató

Kiírás, értesítő, eredmények időbeni megjelenése, információtartalma, szabályszerűsége. Rajtlista szabályoknak való megfelelése.

A versennyel kapcsolatos kommunikáció korrekt és bőszeges volt. A kiírás – a versenyszabályzatban foglaltak szerint – éppen időben, a verseny előtt 6 héttel jelent meg, az értesítő szintén tartotta a határidőt. Az ezekkel kapcsolatos megjegyzéseimet a rendezőség megfogadta, vagy alapos egyeztetés után jutottunk közös álláspontra.

A rajtlista a versenyformának megfelelő volt. A rendezőség nem szerette volna túlzottan széthúzni a rajtoltatás folyamatát, mivel az magasfokú koncentrációt igényel mind a személyzet, mind a szpíker részéről. Ennek eredményeként az összes kategória 60 perc alatt, összesen 5, egymástól 15 percre lévő blokkban lett a terepre indítva. Egyszerre maximum 5 kategória rajtolt, a sort a két elit kategória zárta a 60. percben. Mivel az értesítő készítésekor a térképek már kinyomtatva voltak a rendezőknél, így a rajtlistát igazítottuk a pályákhoz: az egyszerre induló kategóriák egy esetben kezdtek ugyanarra a kezdőpont-csoportra, de ekkor is jelentős sebességkülönbséget feltételeztünk (F20-F14), minden más esetben eltérő elsőpontok szerepeltek a pályákban, vagy maximum 1-1 pont átfedés volt. Ilyen szempontból kellően körültekintő módon készültek a pályák, továbbá a beléptetés is viszonylag kiegyenlített futószámmal kellett dolgozzon, homogén volt a terhelés.

Utólagos tanulság azonban a lebonyolításból, hogy szem előtt tartva a rendezők szándékait, mely szerint minden futó (beleértve az első futókat is) magának veszik fel a térképet, és ezzel párhuzamosan a rendezőség a dugókaszámozakat is ellenőrzi (ahhoz viszonyítva jogalappal rendelkező módon, ahogy az egy

egyéni versenyen történik), így vagy jobban szét kellett volna húzni ezt az 5 blokkot, hogy több idő maradjon minderre, vagy pedig több blokkot kellett volna kreálni, kevesebb kategóriával, azaz kevesebb egy időpontban rajtoló futóval. Alternatíva lehetett volna még (viszont ez már abszolút lebonyolítási kérdés), hogy az ellenőrzés csak a tömegrajtok rajtvonalára állásánál történik meg, ahogy ez részben tervezve is volt. Szabálytalanságot azonban ebből adódóan nem tapasztaltam.

Verseny lebonyolítása

Rendezői gárda. Ellenőrző pontok elhelyezése. Időjárás. Részvevők, létszám. Cél, rajt. Egyéb körülmények. Sportszerűség/sportszerűtlenség.

Nevezők összeállítása 21óraig.

Nagy aréna...

Eredményhirdetés

Eredményközlés a versenyen. Óvás és elbírálása. Díjazás.

Egyéb

Egyéb lényeges körülmények (Szállás, szállítás, parkoltatás). Rendkívüli események. Versenyzői észrevételek.