

Ellenőrző bírói jelentés

Verseny neve	X. Nógrád Nagydíj 2. (kiemelt) versenyfutam
A verseny időpontja:	2017. április 30.
A verseny helye:	Kazár
Versenyelnök neve:	Kovács Gábor (BBB)

Előkészületek:

A kiemelt futam ellenőrzői bírói tisztjére a hivatalos felkérést az MTFSZ felől időben, még a 2016 júniusában kaptam meg, amit izgalommal telve, ugyanakkor tetterre készen elvállaltam.

Az első levélváltások még az Újév előtt megtörténtek, amikor megkértem a Versenyelnököt, hogy tájékoztasson az addigi állásról, és ezt erősítse is meg a Versenyszervezési Terv kitöltésével. Ekkor arról kellett beszámoljon, hogy az addig kialakult terveiket épp módosítani szükséges, mert visszatér a környékbe egy komoly presztízzsel és támogatással rendelkező rallyverseny, aminek pont a második napi, kiemelt rangsoroló normáltávú futam látja kárát. Ez aznapra teljes útzárat jelent reggeltől délutánig, tehát teljesen akadályozná a versenyközpont megközelítését és tájfutókkal való megtöltését, ami azért is volt különösen fájó, mert erre a napra egy új, tájékozódási futás szempontjából addig szűz területtel készültek volna (a későbbi harmadik napi futam terepe).

Az új elképzelés a második napra a Nógrádi Hungária Kupáról, annak is zárófutamáról már megismert Rónafalu lett volna. Bár az eredeti tervhez tartozó terepet és térképet nem ismertem, már akkor is voltak fenntartásaim az „új” terület használatával kapcsolatban, hiszen ez véleményem szerint szerényebb paraméterekkel rendelkezik – ezek egy Hungária Kupára még megfelelnek, de egy olyan kiemelt futamra, ahol az egyik korosztályban világversenyre válogató futamot is hirdetett a Szövetségi Kapitány, már kevésbé. Ennek ellenére a magam részéről is igyekeztem kiemelt figyelmet szentelni a futamnak, próbáltam a versenyformának megfelelő szemlélettel szemlélni a térképet, hogy amikorra az első pályatervek megérkeznek a pályatervezői oldalról, már legyen egy kialakult képem a terepről, és tudjunk érdemi, építő jellegű párbeszédet folytatni. Azonban mielőtt igazán beleélhettük volna magunkat a munka szép részébe, és csiszolhattuk volna a pályákat, kiderült, hogy a Természetvédelem nem áll túl pozitívan a területválasztáshoz, a terület jobb részeiből mindenféle tájfutó tevékenységet kitiltottak az idő előre haladtával. Ennek következtében pár héttel a verseny előtt a Rendezőség komoly döntés előtt állt: vagy hozzájavít az aktuális térképhez észak felé a 2009. évi Hosszútávú OB-ról ismert terület felé terjeszkedve (ezt nem tartottam jó elgondolásnak), vagy megint új terep után néz, amelyre két alternatíva volt azonnal: az elmúlt kettő évben használt Mátraszele-Kazár közt elterülő, igen technikás terep, vagy a 2013-as Normáltávú OB-n használt Somlyóbánya (igaz, erre a területre is elkanyarodtak a Hungária Kupa

hosszabb pályái 2015-ben). A magam részéről én az új terepek közül való választást, azon belül is a második alternatívát tartottam jobb elgondolásnak, hiszen az utóbbi években ott kevesebbet jártunk, mi, tájfutók, valamint a normál távra az egy tökéletes választás. A rendezőség azonban a kazári terepet gondolta kézenfekvőbbnek, és ez a döntés utólag jónak bizonyult (lásd később), azonban nem mondott le teljesen a Somlyóbánya használatba vételéről sem, mivel a kettő terület egy kis térképdarabka híján csaknem összeért, és így a hosszabb pályákat is el lehetett oda kanyarítani. A rossz az volt történetben, hogy erre a verseny előtt 4 héttel kellett sor kerülni, tehát a pályakitűzésnek is csak ezt követően lehetett nekiállni úgy, hogy még egy kevés terepi munka is hátra volt, de ezt a Rendezőség gyorsan és rugalmasan megoldotta.

Ekkor egy gyors menetrend-újratervezést kértem, amiben minimális csúszással kalkulálva pontos időrend készül a pályakitűzés-ellenőrzés-nyomdai előkészületek-stb. főbb feladatokat szem előtt tartva. Szerencsétlen körülmény volt, hogy én a verseny előtt három héttel – egy hetes időtartamra – külföldre utaztam, ami még rövidebb határidőket generált, továbbá az alatt én érdemben nem is tudtam foglalkozni az eseménnyel, emiatt utólagosan is elnézést kérek az érintettektől, de a tájékoztatás időben megtörtént felőlük. Ettől függetlenül szerintem irreálisan rövid idő alatt kényszerültek pályákat kitűzni, és félttem, hogy ezek minősége majd a versenyzők által kifogásolható lesz majd.

A pályák a külföldön való tartózkodásom alatt véglegesedtek végül, így sajnos nem tudtam őket szemrevételezni, csak miután hazaértem, ekkor harmadnap már a terepen kezdtem meg az ellenőrzést.

A kommunikáció az előkészületek alatt megfelelő volt, több alkalommal sikerült videokonferenciát is létrehoznunk, igaz, még akkor, amikor a második számú forgatókönyv volt aktuális.

Ellenőrzés:

A terepi ellenőrzésre két részletben került sor, a másodikra saját hibából volt szükség, annak ellenére is, hogy a meglepően és meglehetően kevés, 54+1 pontból oldották meg a pályakitűzők ezt a futamot.

Ugyanakkor előtte volt alkalmam alaposan tanulmányozni a pontok megfeleltetését, és azt láttam, hogy több, az előző évek futamain alkalmazott pont került kitűzésre, ezeket még idejében tudtuk korrigálni.

A terepen különösebb problémát nem találtam, a térkép Dénes Zoltán kiváló munkájának köszönhetően még most is remek állapotban van, csak apróbb javításokra (többnyire az objektumok méretei), kiegészítésekre a pontmegnevezésben került sor. Egyetlen stekket kellett egy kb. 10 méterrel odébb helyezni, illetve az előző bekezdésben leírtak miatt a már korábban kihelyezett jelöléseket a pályakitűzők beleegyezésével új helyre helyezni. Továbbá gyakori volt az objektumon magasan elhelyezett stekk, ami annak a „veszélyét” hordozta magában, hogy a versenyző előbb veszi észre a jelzést, mint magát az objektumot vagy a bóját (ami egy gödör/szárazárok esetében hatványozottan igaz). Kéretik erre a jövőben odafigyelni!

A szalagos pályák pontjait kiemelt figyelemmel ellenőriztem, itt a Rendezőséggel hosszan egyeztettünk, hogy hogyan is nézzen ki a kritikus helyeken a szalagozás, javaslataimat figyelembe vették.

Az első versenynapot követően vágtam a helyszíni ellenőrzői bírói feladataim elvégzésébe, az este folyamán minden egyes térképet átnéztem majd aláírtam, és bár nagyon későre sikerült végezni, a hozzám jutott példányokban semmiféle hibát nem találtam. A pótszimbolokban egy helyen vettem észre hibát, az egyik szenior férfi kategóriában nem szerepelt az utolsó sor, amely azt tartalmazza, hogy a gyűjtőpontról a célba milyen módon és távolság alatt kell eljutni. Ezt ott helyben nyomtatásra került, így ebben sem maradt hiba. (Megj: a pótszimbolok újrahasznált papírra kerültek nyomtatásra, amelyek korábban már használt oldalán korábbi térképek voltak. Ezért plusz pont a rendezőségnek!) Egy dolog volt, amin a térképeket kézben tartva változtattam volna: az 1:15000-es méretarányú térképet használó kategóriák közül csak az F40 korcsoportnak volt letakarva a térkép déli részének egy jókora darabja, amivel azt akartuk kiküszöbölni, hogy olyan útvonalat is választani tudnak, amit mi nem szerettünk volna opcióként eléjük tárni, azonban a többi kategóriának ez nem került kitakarásra, igaz nekik nem ezt az útvonalválasztást tartalmazta a pálya a terep ezen részén, ugyanakkor szerintem ez nem volt szerencsés szituáció.

Az ellenőrzést követően azonban másnap az egyik pályakitűző szembesített azzal a ténnyel, amit én a térképek átnézése során nem vettem észre: a nyomtatás nem a legutolsó állományból történt, így a térképre több olyan pont is volt jelölve, amit alapvetően áthelyeztünk volna. Öröm volt azonban a szerencsétlenségben, hogy ezek kivétel nélkül olyan pontok voltak, amelyek már csak az ellenőrzésemet követően módosultak, és csak elméletben, tehát a stekk valójában ott volt az összes esetben, ahol a pontok a térképen jelölve voltak!

Térkép:

Mint az már fentebb említésre került, a legtöbb pálya által használt, Mátraszele-Kazár közti részről készült térképen hibával, javításra szoruló területtel nem találkoztam, szerencsére minőségében és küllemében tökéletes.

Az ellenőrzés előtt merült fel egy, a Somlya oldalában lévő kisebb terület fedettségét illetően kérdés a rendezőségben, amelyről kikérték a véleményemet. Itt nem sikerült 100%-ban meggyőzőnöm őket, így kompromisszumos megoldás született, remélhetőleg a versenyzőket nem zavarta. Ezen felül pontközelben két apróbb módosítást javasoltam, melyeket a Rendezőség jóváhagyott. Egy érdeklődő megjegyzést kaptam az egyik versenyző részéről, hogy tudok-e róla, hogy az F21A pálya egyik hosszú átmenetében egy opciót generáló kétnyomásos utat nem ábrázol a térkép. Ez éppen a fedettség miatt kérdéses területre vitt ki, így rendkívül sajnálom, hogy elkerülte a figyelmemet.

A térképek az ISOM 2000 szabványnak megfelelően készültek el.

Versenyt megelőző tájékoztatás:

A Nógrád Nagydíj Rendezősége az ilyen színvonalú versenyeket rendező klubok közül az egyik legszínvonalasabb kommunikációt bonyolítja le a versenyzők felé,

időben tájékoztatnak mindenről, amire a versenyzőknek szüksége van, illetve figyelmeztetnek minden fontosabb határidő előtt, azt gondolom, hogy ez példaértékű.

Pályák:

A futamra kitűzött pályák második verziója készült erre a területre, miután a Rónafalu térképről – azt gondolom, szerencsére – a Rendezőség váltani kényszerült. Egy olyan területen készülhettek így a pályák, amelyekre kis túlzással igaz, hogy bármit művel velük a pályakitűző, azok jók lesznek, mert ezen a terepen nem lehet elrontani semmit sem. Véleményem szerint ez a terep Magyarország egyik – tájfutó szemmel nézve – ékszerdoboz (azok közül legalábbis, amelyekhez eddig szerencsém volt), egy kicsit zöld, domborzata révén igencsak technikás is, emellett pedig fizikailag is próba elé állítja a versenyzőt. Így, bár az elmúlt 2 évben két verseny 3 futama is haladt részben ezeken a területeken, úgy gondoltam, alkalmas a futam megrendezésére, mert egy nehezen kiismerhető, sok újat nyújtani képes területről van szó. Ettől függetlenül elégedetlen vagyok a munkámmal, ugyanis javarészt saját hibámból, elfoglaltságom révén nem tudtam kellő időt fordítani a pályák alakulásának figyelemmel kísérésére.

A terep következtében azt remélem, mindenki élvezte a futamot, negatív kritika nem igazán érkezett a rendezőség felé tudomásom szerint, még annak ellenére sem, hogy volt olyan kategória, ahol a győztes idő az előírt idő 223%-a lett. Ekkora eltérés csak kettő szépkorú kategóriára volt jellemző, a maradék korcsoportokban 150% alatt maradtak a győztes idők, ami még továbbra is jelentős különbség, a jövőben erre kéretik odafigyelni, az ellenpélda pedig, hogy a fiatal C-s pályáknál előfordult 70% alatti győztes idő is, ez valamilyen szinten a terep adta lehetőségek eredménye. Ettől eltekintve bízom abban, hogy a pályáján eltöltött idő mindenki számára kellemesen telt, bár az F21Br kategóriában érkezett olyan megjegyzés, hogy nem volt jó pálya. Egy másik vélemény szerint a terep egyes horhosai rendkívül meredek, már-már életveszélyesek, fontolóra kellene venni ezek nem-használatát, illetve veszélyes területként való jelölését.

VK, cél:

A futam területének kiválasztását követően még a versenyközpont helyszínének megtalálása is feladat elé állította a Rendezőket, ugyanis a terep értékes részéhez közel 5-600 fő elhelyezésére alkalmas, kiépített, rossz idő esetén is megközelíthető helyszín nincs. Így két tervvel készültek: jó idő esetén nincs kitelepített cél, hanem a VK költözik a cél helyszíné mellé, kvázi a térképre, míg rossz idő esetén a település iskoláját használják közösségi térként, és plusz közel 1-1 km megtételére kérik a résztvevőket, cserébe azért, hogy ne kelljen a sárból az autók kihúzásával bajlódni (többek közt).

A verseny előtti hetekben a területet sok csapadék érte, ezért idejében megszületett a döntés arról, hogy a második koncepció kerül alkalmazásra. Erről korrektül tájékoztatást adtak, „új” versenyértesítő került kiadásra, melyből kikerült az az opció, hogy mi történik jó idő esetén. Ez racionális döntés volt, mivel még előző nap is sok eső esett, a terep mocsarai másnap tényleg vizesek voltak, stb. A Rendezőség szem előtt tartotta azt is, hogy a rallyfutam milyen plusz körülményeket,

kellemetlenségeket szül, így felhívták a figyelmet többször is a megközelítési nehézségekre, az időben való elindulásra. Azt hiszem, többet nem tehettek, ennek következtében olyanról nem is tudok, hogy valakinek ez problémát okozott volna. A parkolás is egyszerűen megoldott volt a környező utcában, így a két rendezvény jól megfért egymás mellett.

Az értesítőbe rajz a versenyközpont infrastruktúráról (jelen esetben helytelenül: „célrajz”) a korábbi igyekezettel ellentétben nem készült, ami egy KR futamot tartalmazó verseny esetében hiányosság, de úgy gondolom, ebből a versenyzőknek nem származott hátránya – ezen a futamon biztos nem.

A versenyközpont a „célnek” megfelelt még úgy is, hogy az Iskolaépületbe nem kaptunk bejutást, a Rendezőség gondoskodott kellő számú toalettről, felszerelt büfé és szelektív hulladékgyűjtő is rendelkezésre állt, az eseményeket szpíker narrálta, és a sérültek ellátására Versenyorvos is tartózkodott a területen, akinek szerencsére kevés feladat adódott ezen a futamon.

A Rendezőség a rendezésben részt vevők számára a verseny napján a büfében, illetve a szálláson vacsora formájában ingyenes ellátást biztosított – ezt utólag is köszönöm Nekik mind a magam, mind a többiek számára, azt gondolom, ez csak növeli a rendezési kedvet!

Rajt:

A rajt a VK-tól 1900 m-re került elhelyezésre, a megközelítés a kihelyezett célból visszavezető úton volt. Ez amiatt volt érdekes, mert a Rendezőség a cseh példa alkalmazását átvéve úgy döntött, hogy bízik a versenyzőkben, és nem gyűjti be a térképeket. Bár én szerettem volna, ha ez nem így történik, de végül nem tiltakoztam. Az alkalmazott módszer ellen a versenyzőknek nem volt kifogása.

A rajt elhelyezése a terep értékeit figyelembe véve jónak bizonyult, ugyanakkor árnyék a rajtjukra váró versenyzők számára nem állt rendelkezésre, ez az előző napival ellentétes napos időjárás miatt nem volt szerencsés, és az idő is párás volt. Maguk a rajtboxok már a fák árnyékában voltak. Az időrajtból (és ettől hátrébról) a rajtbója nem látszódott, a versenyzők fair körülmények mellett kezdhették meg a pályájuk teljesítését.

A rajt tudomásom szerint probléma nélkül működött. Egy esetben kellett különös módon eljárni, erről később. A rajt működését a kezdetektől fogva figyelemmel kísértem, kb. a 40. percre. Egy kis véleménykülönbséget okozott köztünk a rajtóra elindításának módja, de sikerült idejében meggyőznöm őket erről.

A rajtszemélyzet megfelelően végezte a dolgát, összeszokott társaság működtette a rajtoltatást. A versenyzők igényeit ismerve egyszer szóltam a rajtszemélyzetre, hogy a versenyzőket esetlegesen zavaró hangos beszédet kerüljék, ekkor ez visszaállt a megfelelő szintre, és bízom benne, hogy az utolsó rajtolóig így is maradt.

Lebonyolítás:

A Rendezőség reggel 6órákor kezdte meg a VK felépítését az Iskola területén, ez rendben elkészült addigra, mire érkeztek a résztvevők, illetve mire a felvezetőknek más feladatuk akadt. A felvezetés is időben megkezdődött, legalábbis ebben a hiszemben voltunk egészen sokáig. Végül valamiért mégsem működött minden megfelelően, ennek pedig az látta kárát, hogy a kisgyermek pályákat szalagozó Rendezőknek hirtelen beugorva a felvezetésbe is be kellett segíteniük. (Én a rajtba – a saját tervezetthez képest kicsit csúszva – a nullidő előtt kb. 45 perccel értem ki, majd az volt a tervem, hogy a hátralévő időben egy-két kritikusként ítélt pontot még leellenőrzök, többek közt a szalagozáson lévő pontokat. Ennek megfelelően 9.20 magasságában elindultam a szalagozáson, és a szembetalálkozás előtt még pár pontot megnéztem). Nagy meglepetésemre csak a 32 ponttól a cél felé találkoztam össze a szalagozókkal kb. fél 10 körül, akik ekkor még igyekeztek megnyugtatni, hogy 10-re elérnek a rajtig. Én ennek ellenére egyből telefonáltam a VK-ba, hogy elemezzék ki a helyzetet, és gondolkozzanak el a megoldáson, amennyiben a szalagos kategóriák rajtját csúsztatni kell, és adott esetben adjanak ki tájékoztatást erről azok számára, akiknek ez még fontos lehet. Meg is állapodtunk erről Kovács Gáborral, hogy ellenőrzi a 10-es kategóriák rajtidejét, majd tájékoztat a döntésről. Pár perccel később arra jutottunk, hogy nincs baj akkor sem, a szalag nem ér el a rajtig a nullidőig, mert az első 10-es korcsoportos versenyzők csak 30 körül indulnak. (Ez szerintem – ha nagyon szőrszálhasogató vagyok – nem igaz, mert az eddig elrajtolók nem ugyanazokkal a körülményekkel találkoznak a terepen, még akkor sem, ha alapvetően nem rendelkeznek, és nem is kell, hogy rendelkezzenek információval a szalag hollétéről.) Azonban olyan szempontból hiba csúszott a számításba, hogy nem csak 10-es versenyzők pályája vezetett a szalagon, hanem meghirdetésre került (a kísérés, tehát rajtidő nélküli versenyzőkön túl) F/N12D kategória is, akik viszont 30-nál sokkal korábbi percekben indultak. A szalagozás – némi apróbb helyszíni problémák áthidalását követően – negyed 11 körülre ért el a rajtig, ekkor a rajtszemélyzet önhatalmúlag úgy döntött, hogy azok számára, akik még nem tudtak elrajtolni (pedig hivatalosan már el kellett volna), a 2 perces indítási közök „üres” közeiben indulási lehetőséget biztosít anélkül, hogy a versenyzőket tájékoztatták volna arról, hogy számukra „minimálisan” változtak a körülmények – ez 4 főt érintett. Bár több opció is fennállt a rajtoltatás megoldására, csak utólagosan tudtam ezt nyugtázni, hiszen a döntésbe nem vontak bele, ugyanakkor a felmerülő opciók közül ez járt a legkevesebb problémával, így utólag jó döntésnek véltem.

Nálam (saját rendezésű versenyeken történt korábbi rossz tapasztalatok miatt) a szalagos pályák, azok szalagjainak és pontjainak elhelyezése, egymáshoz való viszonyuk kitüntetett szerephez jutnak, így a szalagozás kihelyezése után – még mielőtt azokon versenyző „járt” volna – önhatalmúlag módosítottam minimálisan, hogy ebből a teljesítők kárt semmiképp sem szenvedjenek. Ilyen szempontok: hogy (1) a versenyző ne lásson az érintendő ponton túl szalagot az útvonalán, (2) a szalag biztosan vezessen el a ponthoz, és (3) a szalagok megfelelő sűrűségben kerüljenek kihelyezésre a terepre, minimum egy szalag mindig látható legyen az éppen érintett szalagtól, ellenkező esetben ezek pontkihagyáshoz, ezáltal sikertelenséghez vezethetnek, amelyekkel jó eséllyel „elveszítjük” a lelkes gyermekeket a sportágtól.

Amit még nehezményeztem, hogy a rajtból a rajtbójáig vezető kötelezően követendő útvonal „szalagozása” nem méltó egy ilyen szintű versenyre, ezt kértem, hogy a későbbiekben majd nagyobb figyelem övezze, mert ennek cseréjére ott a helyszínen már nem volt lehetőségünk.

Hasonlóan minimalista volt a rajtba látogatásom előtt megtekintett, a gyűjtőpontról a célba vezető szalagozás is, főként mivel – mint az később számomra kiderült – az a gyerekpálya szalagozása volt még akkor. Ennek cseréjére, és a szalagozás sűrűbben történő elhelyezésére kértem a VK-t 9 óra után. Ez, mikorra visszatértem ide (kb. 10.50) részben teljesült.

A versenyen Kovács Balázs közreműködésének köszönhetően rádiós pont is elhelyezésre került, melyet a felvezetés problémamentesen helyezett el, a verseny alatt folyamatosan működött. Ennek helyét a Rendezőkkel közösen döntöttük el az előző este: választásunk a 60-as pontra esett. A meghatározásnál szempontok voltak, hogy érintse a junior válogatók pályája, illetve lehetőleg minél több másik pálya is. Érdekesség azonban, hogy ez az egy darab rádiós pont a terepen került elhelyezésre, ugyanakkora a kihelyezett cél nem rendelkezett kapcsolattal a VK felé, így a célbaérkezések idejéről a szpíker nem tudta ellátni az érdeklődőket. Ez csak később realizálódott bennem, de nagy jelentőséget nem tulajdonítottam a dolognak.

A versenyen végül ötszáznál is többen álltak rajthoz, ami a magyar rendezések terén szép szám, de azt gondolom, hogy a Rendezők lelkesedése, a versenyzőkhöz való pozitív hozzáállása, az újtásra való hajlamuk, és nem utolsósorban a remek terek, amelyeken a futamokat rendezik, sokkal több érdeklődő jelenlétét érdemelné meg!

Különleges események:

A versenynapon a terepen található növényzetnek köszönhetően az átlagosnál több karcolás jellegű sérülés történt, de ezek egyike sem volt veszélyes, a versenyorvos beavatkozását is talán csak 1 ember igényelte.

Ellenben volt olyan esemény, amelyhez Ellenőrző bírói jelenlét és döntés volt szükséges. Kettő versenyző ugyanis elhagyta a dugókját a futam során. Az egyik ezek közül amiatt volt kiemelt jelentőségű, mert az válogató futamban történt: Az N20E kategória egyik versenyzője (Mantuano Eszter) a pályája teljesítése során a cél előtt 3 ponttal vette észre, hogy elhagyta a dugókját a pályáján, majd a fennmaradó pontokon a tartalék szűrőbélyegzőt alkalmazva teljesítette a pályát. Azonban egyrészt a hiányzó dugóka nélkül a pályája első, nagyobb részének teljesítéséről így nem volt információnk, ezért a Rendezőség egy tagjának engedélyével a futam ideje alatt visszamehetett a terepre, hogy az átmenetben, ahol elhagyta a dugókját, megkeresse azt. Ezt én csak utólag tudtam nyugtázni, mert a döntésbe nem vontak be, de a véleményem nekem is ez volt (a történetet is csak azt követően tudtam meg, hogy a versenyző visszament a terepre, mikor más klubtársai hozzám fordultak, hogy mennének neki segíteni megkeresni – nekik azt a tájékoztatást adtam, hogy ezt csak az után tehetik meg, ha már csak max pár fő van a terepen). A másik nehezítő körülmény viszont az volt, hogy bár a célban is szűrt a térképére, ugyanakkor hivatalos célidővel nem rendelkezett, csak a GPS órájáról, illetve a verseny nemhivatalos fotósa

által készített felvételek alapján egy körülbelüli képünk volt a célidejéről. Többek véleményének kikérése után arra a döntésre jutottam, hogy amennyiben előkerül a dugóka, az eredményt elfogadjuk, még ha ezzel minimálisan ellene is megyünk a szabályzatnak – hiszen a célidő kérés is a versenyző felelőssége ilyen esetben –, ugyanakkor én a magam részéről nem voltam biztos abban, hogy a kihelyezett cél ellenére gondoltam-e arra, hogy oda kell még folyamatos rendezői felügyelet, sőt, hogy ilyen esetben a versenyző tudta-e volna, hogy kihez kell fordulnia, vajon látott-e volna „megkülönböztető” jelzést ezeken a személyeken a célban. Tehát mivel személyesen ludasnak éreztem magam a történetben, és időközben egy másik versenyző szerencsésen megtalálta a dugókát, még Eszter VK-ba visszaérkezte előtt érvényesnek nyilvánítottuk az eredményét. Történt mindez továbbá azért, mert a válogató eredményeit az adott verseny eredményei nem közvetlenül befolyásolják ilyen esetben – a Szövetségi Kapitánynak joga ilyenkor ettől ellentétesen dönteni, valamint mivel Eszter a harmadik, záró futamra nem maradt, így az összetett végeredménybe ez nem számított bele annak ellenére, hogy ezen a futamon így a második helyet szerezte meg. Egyedül a rangsorpontokban jelenhet meg ez számára pozitívan, de remélem, hogy a ranglista alapján ez senkit nem befolyásol negatívan, ami miatt ezt a döntést később bárki is támadná. Esztert végül utólagosan tájékoztattam a döntésről, és figyelmeztettem, hogy csak annak függvényében nyilvánítom érvényesnek ezt a futamát, ha egy életre az emlékezetébe vési, hogy egy hasonló esetben hogyan kell eljárnia.

A másik esetben még kevésbé volt lényeges a döntés eredménye, hiszen ott egy lengyel kisfiúról volt emlékeim szerint szó, aki ilyen formán a ranglistába sem számít be, és aki tudomásom szerint még a rajtja előtt hagyta el az SI-chipet, így a teljes pályán szűrni kényszerült. Igaz, ezt a versenyzőt utólagosan a részidős eredményekből – a fennálló információk alapján – nem sikerült beazonosítani, így nem tudom, hogy a Rendezőség döntése végül mennyiben befolyásolta az eredményeket.

Eredményhirdetés:

A VK-ban vezetékek nélküli hálózat alapú eredményközlés folyamatosan elérhető volt, ezen felül projektoron is vetítették görgetve a kategóriák aktuális állását. Papír alapú eredménykihelyezés a futamok végét követően történt csak, a környezet védelmének érdekében.

Az adott versenynapon eredményhirdetésre nem került sor, lévén ez az összetett futam eredményeibe számított bele csak, és másnap következett a vadászrajtos zárófutam.

Ennek megfelelően ilyen ceremónia nem volt, amelyről írnom kellene. Az eredmények jóváhagyásának semmi akadálya nem volt, és ez ellen tudtommal senki sem lépett fel tiltakozóan, vagy óvással.

Időjárás:

A három napos hétvége vasárnapjára, melyen a futamot rendezték, a korábbi és későbbi jellemző időjárással ellentétben szép napos idő fogadta a versenyezni vágyókat, kellemes, adott esetben már meglepően, illetve szokatlanul jó és meleg időben tudták teljesíteni a pályákat a résztvevők.

Szállások:

A versenyzők elszállásolására a korábbról már ismert Tarjáni Gyermektábor és a Beszterce iskola állt rendelkezésre, melyekkel éltek is a résztvevők, illetve saját szállások foglalása lehetett még opció a számukra.

Pozitívum, hogy a tavalyi rablásos események után a Gyermektáborban változtak a körülmények, ennek ellenére a Rendezők is igyekeztek felhívni a figyelmet az ilyen esetek elkerülésének megfelelő módjára. Az éjszakák azonban kifejezetten hidegek, emiatt a fűtetlen faházakban kellemetlenek voltak (megfelelő felszerelés hiányában).

Összegzés:

A kezdeti nehézségek ellenére (ami az idő múlásával csak egyre inkább ellenünk dolgozott), azt gondolom, egy színvonalas hétvégét, azon belül pedig egy sikeres kiemelt futamot sikerült produkálnia a Nógrád Nagydíj kooperáción alapuló Rendezőinek. Remélem, hogy a résztvevők jól érezték magukat, és a verseny mögött álló néha igen nehéz rendezési körülményekből semmit sem érzékeltek. Biztos vagyok ugyanakkor abban, hogy ha nem tol ki a Rendezőséggel előbb a rally, majd a környezetvédelem, akkor egy sokkal nyugodtabb, és kevesebb hibaforrást generáló rendezés szemtanúja lehettem volna.

Bár néha én magam személy szerint talán túlzóan sokat, olykor pedig ráérésemnek köszönhetően a kelleténél kevesebbet tudtam foglalkozni a futammal, reménykedem, hogy csak, vagy legalább javarészt jó irányba sikerült terelnem a rendezés menetét. Én a nehezítő körülmények ellenére élveztem a közös munkát, rengeteget tapasztaltam-tanultam belőle, és örülök, hogy betekintést nyerhettem egy olyan klub rendezési folyamataiba, akikkel jó kapcsolatot ápolok, és bízom benne, hogy ez a verseny után(ra) is így marad.

Gyöngyös, 2017. május 14.

Pintér Ábel
ellenőrző bíró