

Przepisy Rowerowej Jazdy na Orientację



ROWEROWA JAZDA NA ORIENTACJĘ



POLSKI ZWIĄZEK ORIENTACJI SPORTOWEJ
Warszawa, 2022

1. **Definicja**

- 1.1. Rowerowa Jazda na Orientację jest dyscypliną sportową, w której zawodnicy poruszając się na rowerach, nawigują w terenie. Ich zadaniem jest odnalezienie punktów kontrolnych w jak najkrótszym czasie, korzystając wyłącznie z pomocy mapy i kompasu. Trasa, zbudowana z punktów kontrolnych, nie jest znana zawodnikom przed startem. Umiejętności jazdy rowerowej w terenie oraz orientacji sportowej są wymagane, przy czym nawigacja powinna mieć znaczenie decydujące. W Rowerowej Jeździe na Orientację, zawodnicy pokonują trasę jadąc na rowerze, niosąc go lub pchając. Zjeżdżanie z dróg i ścieżek jest dozwolone tylko w obszarach oznaczonych na mapie przez odpowiednie symbole lub tam, gdzie dopuszczają to przepisy krajowe.

2. **Teren**

- 2.1. Teren powinien być odpowiedni do zbudowania wymagających tras RJnO.
- 2.2. Teren zawodów rangi Mistrzostw Polski powinien być objęty zakazem wstępu niezwłocznie po jego wyborze. Jeżeli nie jest to możliwe, ustalenia odnośnie ograniczeń wstępu powinny być opublikowane.
- 2.3. W razie konieczności, wnioski o pozwolenie na wstęp w teren objęty zakazem należy kierować do organizatora zawodów.
- 2.4. Wszystkie przepisy obowiązujące na danym terenie zawodów, m.in. dotyczące ochrony przyrody, leśne, myśliwskie itp. muszą być przestrzegane.

3. **Mapy**

- 3.1. Mapy, trasy oraz inne elementy nadrukowywane na mapie muszą być przygotowane i wykonane zgodnie z zaleceniami IOF zawartymi w *International Specification for Orienteering Maps*.
- 3.2. Błędy na mapie oraz zmiany które nastąpiły w terenie już po wydrukowaniu map, powinny być poprawione na mapie, o ile mają wpływ na przebieg zawodów.
- 3.3. Mapy powinny być zabezpieczone przed wilgocią i uszkodzeniem.
- 3.4. W dniu zawodów, posługiwanie się mapami obejmującymi teren zawodów przez zawodników oraz członków ekip jest zakazane, poza mapami dopuszczonymi przez organizatora.
- 3.5. Mapa użyta na zawodach nie może być większa niż to niezbędne dla pokonania trasy przez zawodnika. Mapa powinna być wydrukowana jednostronnie.

4. **Trasy**

- 4.1. *Zasady budowy tras* (Załącznik 1) opracowane przez IOF oraz Konwencja z Leibnitz powinny być stosowane przy budowie tras.
- 4.2. Poziom tras powinien być godny zawodów RJnO rangi międzynarodowej. Musi wymagać umiejętności nawigacyjnych, koncentracji, umiejętności jazdy na rowerze oraz różnicowanych technik orientacji.
- 4.3. Długości tras są podawane na dwa sposoby:
 - jako długość w linii prostej liczonej od startu poprzez punkty kontrolne do mety, z uwzględnieniem obszarów zakazanych do przejazdu oraz odcinków wyznakowanych
 - jako długość optymalnego wariantu od startu poprzez punkty kontrolne do mety
- 4.4. Przewyższenie trasy powinno być podane w metrach jako podjazd po najkrótszym, optymalnym wariantcie.

- 4.5. W zawodach indywidualnych, punkty kontrolne mogą podlegać rozbiciu dla poszczególnych zawodników ale wszyscy zawodnicy muszą pokonać całościowo taką samą trasę.
- 4.6. Trasy muszą być tak zbudowane by uzyskać poniższe czasy zwycięzców:

Seniorzy K/M 21:

Dystans	Czas [minuty]
Klasyk	105-115
Start masowy	75-85
Średni	50-55
Sprint	20-25
Start pościgowy	70-75
Sztafeta, każda ze zmian	40-45
Sztafeta, łącznie 2 zmiany	80-90

Weterani:

Czasy zwycięzców w kategoriach weterańskich są takie same jak dla kategorii K/M 20 (mężczyźni) oraz K/M 17 (kobiety)

Juniorzy Kat. K/M 20:

Dystans	Czas [minuty]
Klasyk	84-92
Start masowy	60-70
Średni	40-44
Sprint	16-20
Start pościgowy	65-70
Sztafeta, każda ze zmian	30-35
Sztafeta, łącznie wszystkie zmiany	60-70

Juniorzy młodsi Kat. K/M 17

Dystans	Czas [minuty]
Klasyk	70-75
Start masowy	50-60
Średni	40-44
Sprint	15-20
Start pościgowy	60-65
Sztafeta, każda ze zmian	30-35
Sztafeta, łącznie wszystkie zmiany	60-75

Młodzicy K/M 14:

Dystans	Czas [minuty]
Klasyk	45-55
Start masowy	40-50
Średni	30-40
Sprint	15-20
Start pościgowy	30-40
Sztafeta, każda ze zmian	25-30
Sztafeta, łącznie 2 zmiany	50-60

Dzieci K/M 12:

Dystans	Czas [minuty]
Klasyk	35-45
Start masowy	25-35
Średni	20-30
Sprint	15-20
Start pościgowy	25-35
Sztafeta, każda ze zmian	25-30
Sztafeta, łącznie 2 zmiany	50-60

5. **Trasy a tereny zakazane**

- 5.1. Przepisy ustanowione w celu ochrony środowiska naturalnego powinny być ściśle przestrzegane przez zawodników, jak również wszystkich innych uczestników imprezy.
- 5.2. Tereny zakazane, niebezpieczne itp. muszą być zaznaczone na mapach. W szczególnych przypadkach również wyznakowane w terenie. Zawodnicy mają zakaz wstępu, poruszania się po lub przekraczania takich miejsc.
- 5.3. Przebiegi i przejścia obowiązkowe powinny być jednoznacznie zaznaczone na mapie oraz w terenie. Zawodnicy mają obowiązek pokonać cały wyznaczony odcinek trasy.

6. **Opisy punktów**

- 6.1. W rowerowej jeździe na orientację nie stosuje się opisów punktów kontrolnych.

7. **Ustawienie punktów kontrolnych i ich wyposażenie**

- 7.1. Punkt kontrolny pokazany na mapie musi być wyraźnie zaznaczony w terenie i wyposażony w urządzenia niezbędne do potwierdzenia obecności przez zawodnika.
- 7.2. Każdy punkt kontrolny powinien być zaznaczony w terenie za pomocą lampionu w formie graniastosłupa o podstawie trójkątnej, składającego się trzech kwadratowych boków o rozmiarze 30 cm x 30 cm, podzielonych po przekątnej na dwie połowy: górnej – białej, dolnej – pomarańczowej (PMS165).
- 7.3. Punkty kontrolne powinny być umiejscowione wyłącznie przy drogach, ścieżkach lub śladach zaznaczonych na mapie.
- 7.4. Każdy punkt kontrolny musi posiadać swój własny kod umieszczony w widocznym miejscu, tak by zawodnik potwierdzający mógł bez problemu go odczytać. Nie należy używać kodów mniejszych niż 31. Kod powinien być naniesiony czarnym piśmem na białym tle, wysokość czcionki 5-10 cm, grubość 5-10 mm. Kody umieszczone na powierzchniach poziomych muszą być podkreślone, tak by wykluczyć możliwość ich odczytu do góry nogami (np. 161 i 191).
- 7.5. Numer i kod punktu kontrolnego muszą być naniesione na mapie zgodnie z zaleceniami IOF zawartymi w *International Specification for Orienteering Maps*.
- 7.6. Jeżeli przewidywany czas zwycięzcy wynosi ponad 60 minut, na trasie należy umiejscowić punkty odżywcze.
- 7.7. Punkt odżywczy powinien być zaopatrzony co najmniej w czystą wodę o odpowiedniej temperaturze.
- 7.8. Punkty, które mogą być zniszczone, ukradzione bądź przestawione, powinny być pilnowane.

8. **System potwierdzania punktów**

- 8.1. Podczas zawodów mogą być używane wyłącznie systemy potwierdzania pozytywnie zaopiniowane przez IOF.
- 8.2. Zawodnicy są odpowiedzialni za własnoręczne potwierdzenie punktów za pomocą karty kontrolnej.
- 8.3. Karta kontrolna musi w wyraźny sposób pokazywać, że zawodnik potwierdził wszystkie punkty kontrolne.
- 8.4. Zawodnik z brakiem lub niemożliwym do odczytania potwierdzeniem punktu kontrolnego zostaje nieklasyfikowany do momentu jednoznacznego ustalenia, czy brak potwierdzenia wynika z winy zawodnika. W tym przypadku, mogą być użyte inne dowody potwierdzenia punktu, tj. sędziowie, zdjęcia, filmy lub odczyt ze stacji systemu potwierdzania znajdującej się na punkcie. We wszystkich innych przypadkach wcześniej wspomniane dowody nie są

przyjmowane i zawodnik musi być zdyskwalifikowany. W przypadku systemu Sport-Ident, przepis ten oznacza:

- jeżeli stacja znajdująca się na punkcie kontrolnym nie działa lub wygląda na niedziałającą, zawodnik ma obowiązek użyć systemu zapasowego. Brak potwierdzenia za pomocą systemu zapasowego oznacza dyskwalifikację zawodnika,
- jeżeli zawodnik potwierdzi punkt kontrolny zbyt szybko i stacja SportIdent nie potwierdzi tego faktu sygnałem dźwiękowym i/lub świetlnym, oznacza to że na karcie brak będzie potwierdzenia punktu, zaś zawodnik zostanie zdyskwalifikowany, pomimo faktu, iż stacja odnotuje obecność karty zawodnika.

Zawodnik może wymagać od organizatora odczytania potwierdzenia jego obecności na punkcie kontrolnym ze stacji SportIdent tylko po wniesieniu kaucji w wysokości 100 zł. Jeśli kontrola wykaże prawidłowe potwierdzenie punktu kaucja zostaje zwrócona, w innym przypadku przechodzi na rzecz organizatora.

- 8.5. Zawodnik, który zgubi swoją kartę kontrolną, ominie punkt kontrolny lub potwierdzi punkty kontrolne w złej kolejności, powinien być zdyskwalifikowany.

9. **Wyposażenie**

- 9.1. Podczas zawodów RInO obowiązkowe jest noszenie kasku ochronnego.
- 9.2. Rower nie może posiadać dodatkowych napędów np. elektrycznych.
- 9.3. Numery startowe powinny być przymocowane w sposób widoczny, wskazany przez Organizatora. Numery startowe nie mogą być zaginane lub cięte.
- 9.4. Podczas zawodów jedynymi pomocami nawigacyjnymi dozwolonymi do użycia przez zawodnika są mapa dostarczona przez Organizatora oraz kompas.
- 9.5. Zawodnicy muszą poruszać się od startu do mety jadąc na rowerze, pchając go lub niosąc.
- 9.6. Zawodnikom nie wolno używać bądź posiadać przy sobie żadnego sprzętu telekomunikacyjnego od momentu wejścia w strefę przedstartową (pre-start), aż do przekroczenia linii mety, o ile sprzęt taki nie jest dostarczony przez Organizatora. Zawodnicy mogą używać i posiadać przy sobie urządzenia rejestrujące GPS bez wyświetlacza i sygnalizacji dźwiękowej, o ile Organizator nie postanowi inaczej. Organizator może nakazać zawodnikowi zabranie na trasę urządzenia śledzącego GPS (tracking GPS).

10. **Start**

- 10.1. W zawodach indywidualnych stosuje się start interwałowy, masowy lub handicapowy. W przypadku sztafet, tylko start masowy.
- 10.2. Na starcie, w widocznym dla zawodników miejscu, należy umieścić zegar startowy oraz listę startową.
- 10.3. Start powinien być zorganizowany w taki sposób by zawodnicy, którzy nie wystartowali oraz inne osoby nie widziały map, tras, wybieranych wariantów lub kierunku do pierwszego punktu kontrolnego. W szczególnych przypadkach odcinek od linii startu do punktu startu zaznaczonego na mapie może być wyznakowany w terenie.
- 10.4. Zawodnik jest odpowiedzialny za pobranie właściwej mapy. Numer startowy lub nazwa kategorii muszą być widoczne na mapie lub w jej pobliżu dla zawodnika przed startem.
- 10.5. Punkt startu jest zaznaczony na mapie trójkątem. O ile nie pokrywa się on z linią startu, w terenie powinien być zaznaczony lampionem.
- 10.6. Dla startu interwałowego zawodnik otrzymuje mapę na 1 minutę przed startem. W przypadku startu masowego i I zmian zawodów sztafetowych zawodnicy otrzymują mapy wcześniej, są one kładzione nadrukiem w kierunku mapnika i na 15 sekund przed startem na

komendę sędziego głównego zawodów zawodnik może włożyć mapę do mapnika i na nią patrzeć i dopiero po sygnale start mogą ruszyć na trasę. Przed wyruszeniem na trasę zawodnik ma obowiązek jedną nogę trzymać cały czas na ziemi. Ruszenie na trasę przed sygnałem start oznacza dyskwalifikację zawodnika /start indywidualny/ lub zespołu sztafetowego /zawody sztafetowe/. Zawodnicy kolejnych zmian samodzielnie pobierają mapy po dokonaniu zmiany.

Podczas startu handicapowego zawodnicy mogą patrzeć na mapę dopiero w momencie startu – natomiast otrzymują je także wcześniej. Mapy są kładzione nadrukiem na mapnik. Przed wyruszeniem na trasę zawodnik ma obowiązek jedną nogę trzymać cały czas na ziemi. Zawodnik startuje na komendę sędziego startu.

- 10.7. Zawodnicy spóźnieni na start z własnej winy, powinni być dopuszczeni do startu. Organizator decyduje o momencie ich startu, uwzględniając wpływ na rywalizację sportową pozostałych zawodników. Czas jazdy spóźnionych zawodników powinien być mierzony od ich pierwotnej minuty startowej.
- 10.8. Zawodnicy spóźnieni na start z winy organizatora, otrzymują nową minutę startową. Organizator musi przy tym uwzględnić wpływ na rywalizację sportową pozostałych zawodników.
- 10.9. Przekazanie zmian w sztafetach następuje przez dotknięcie lub też może być zorganizowane w ten sposób, iż nadjeżdżający zawodnik pobiera mapę i podaje ją następnemu członkowi sztafety, co jest jednoznaczne z przekazaniem zmiany.
- 10.10. Za poprawne przekazanie zmiany i pobranie właściwej mapy odpowiadają zawodnicy.
- 10.11. Start późniejszych zmian sztafet, które do tego czasu nie wyruszyły na trasę, może być masowy.
- 10.12. Organizator może przygotować strefę kwarantanny w celu odseparowania zawodników przed startem. Powinien przy tym podać godzinę o której zawodnicy i członkowie ekip muszą się w niej znaleźć. Organizator powinien zapewnić odpowiednią infrastrukturę w strefie kwarantanny (toalety, punkt odżywczy itp.). Zawodnicy i członkowie ekip którzy spóźnią się do strefy kwarantanny, mogą nie zostać do niej wpuszczeni. Organizator może zakazać używania jakichkolwiek urządzeń telekomunikacyjnych w strefie kwarantanny.

11. **Meta i pomiar czasu**

- 11.1. Zawodnik kończy trasę w momencie przekroczenia linii mety.
- 11.2. Odcinek trasy od ostatniego punktu kontrolnego do linii mety musi być wyznaczony taśmami. Ostatnie 50 metrów trasy przed metą lub strefą zmian sztafet powinno być proste oraz przygotowane na szerokość minimum 5 metrów.
- 11.3. Linia mety powinna być prostopadła do linii finiszu oraz jednoznacznie wyznaczona i widoczna dla zawodników.
- 11.4. Zawodnik przekraczający linię mety przekazuje swoją kartę startową oraz mapę.
- 11.5. Czas zawodnika mierzony jest w momencie przekroczenia przednim kołem linii mety lub po potwierdzeniu punktu kontrolnego mety. Czas powinien być zaokrąglony w dół, do pełnych sekund. Czasy powinny być podawane w godzinach, minutach i sekundach lub tylko w minutach i sekundach. Dziesiąte części sekundy mogą być używane w przypadku biegów sprinterskich, o ile organizator zapewni odpowiedni system pomiaru czasu.
- 11.6. Na mecie musi być zapewniona opieka medyczna, przygotowana również do działania w terenie.

12. **Wyniki**

- 12.1. Wyniki powinny być podawane w strefie mety i/lub w centrum zawodów.

- 12.2. Oficjalne rezultaty należy opublikować nie później niż 12 godzin po ukończeniu trasy przez ostatniego zawodnika.
13. **Postanowienia końcowe**
- 13.1. Niniejsze przepisy stanowią uzupełnienie pod względem sportowo-technicznym Zasad Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS.
- 13.2. W przypadku stwierdzenia sprzeczności z przepisami zawartymi w Zasadach Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS wartość nadrzędną mają niniejsze przepisy.
- 13.3. Niniejsze przepisy obowiązują od 31 marca 2022 r.
- 13.4. W przypadku zaistnienia kwestii spornych Zarząd PZOS zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przepisów.

Łukasz Charuba, Prezes PZOS



Zasady budowy tras

1. WSTĘP

Niniejsze zasady mają na celu ustanowienie wspólnego standardu budowy tras dla Rowerowej Jazdy na Orientację dla zapewnienia zasad fair play podczas zawodów i ochrony unikalnego charakteru dyscypliny sportu, jaką jest Rowerowa Jazda na Orientację.

2. PODSTAWOWE ZASADY

2.1. Cel dobrej budowy tras

Celem budowy trasy jest zaoferowanie zawodnikom tras prawidłowo zaprojektowanych dla ich oczekiwanych zdolności. Wyniki zawodów muszą odzwierciedlać techniczne i fizyczne możliwości zawodników.

2.2. Podstawowe zasady obowiązujące budowniczego tras

Budowniczy tras musi troszczyć się o:

- zachowanie unikalnego charakteru Rowerowej Jazdy na Orientację
- zapewnienie sprawiedliwości rywalizacji
- sprawienie przyjemności zawodnikom
- ochronę życia dzikich zwierząt i środowiska naturalnego
- zabezpieczenie potrzeb mediów i widzów

2.2.1. Unikalny charakter RJnO

Każda dyscyplina sportu ma własny charakter. Unikalny charakter Rowerowej Jazdy na Orientację polega na znalezieniu najlepszej drogi w nieznanym terenie i jej pokonanie w jak najkrótszym czasie. Wymaga to posiadania umiejętności orientacyjnych: dokładnego czytania map, oceny wyboru wariantu, posługiwania się kompasem, koncentracji w warunkach stresu, podejmowania szybkich decyzji, jazdy rowerem w naturalnym terenie itp.

2.2.2. Sprawiedliwość

Sprawiedliwość jest podstawowym wymaganiem rywalizacji sportowej. Jeżeli nie przykładamy się najwyższej uwagi na każdym etapie projektowania tras, wówczas łatwo o wyniku zawodów w RJnO może zdecydować szczęście. Budowniczy tras musi brać pod uwagę wszystkie czynniki dla zachowania sprawiedliwości i stworzenia jednakowych warunków w każdej części trasy wszystkim zawodnikom.

2.2.3. Przyjemność zawodników

Popularność Rowerowej Jazdy na Orientację będzie wzrastać wyłącznie, jeśli zawodnicy będą zadowoleni z zaoferowanych im tras. Uważne projektowanie tras jest niezbędne dla zapewnienia,

że będą one spełniać wymagania odnośnie długości, fizycznej i technicznej trudności, lokalizacji punktów kontrolnych itp. Pod tym względem jest szczególnie ważne, aby każda trasa była odpowiednia dla pokonujących ją zawodników.

2.2.4. Ochrona życia dzikich zwierząt i środowiska naturalnego

Środowisko naturalne jest wrażliwe: zarówno życie dzikich zwierząt, jak i podłoże oraz roślinność może ponieść straty, jeśli jest nadużywane. Środowisko często obejmuje ludność lokalną żyjącą na terenie zawodów, mury, ogrodzenia, pola uprawne, budynki i inne konstrukcje, itp.

Zwykle jest możliwe znalezienie rozwiązania dla uniknięcia ingerencji z najbardziej wrażliwymi obiektami bez ich niszczenia. Doświadczenie i badania pokazują, że każde duże zawody mogą być zorganizowane we wrażliwym terenie bez pozostawienia trwałych szkód, jeżeli podjęte są właściwe środki zapobiegawcze i trasy są dobrze zaprojektowane.

Bardzo ważne jest, aby budowniczy tras uzyskał zgodę na wstęp na wybrany teren

i żeby wcześniej ustalił wszystkie wrażliwe obszary w tym terenie.

2.2.5. Media i widzowie

Potrzeba stwarzania dobrego publicznego wizerunku orientacji sportowej powinna być trwałym celem budowniczego tras. Budowniczy tras powinien dokładać wszelkich starań dla zapewnienia widzom i przedstawicielom mediów możliwości śledzenia tak blisko jak to możliwe przebiegu zawodów bez wpływania na czystość współzawodnictwa.

3. TRASA

3.1. Teren

Teren musi być wybrany tak, aby zapewnić sprawiedliwą rywalizację wszystkim zawodnikom.

3.2. Start

Obszar startu powinien być tak usytuowany i zorganizowany, aby:

- znajdował się w nim obszar przeznaczony na rozgrzewkę
- oczekujący zawodnicy nie widzieli jaki wariant jest wybierany przez startujących zawodników.

3.3. Dobre warianty

Na jednej trasie powinny być zaoferowane różne rodzaje wariantów, część z nich powinna bazować na intensywnym czytaniu mapy, a inne zawierać łatwiejsze i szybsze odcinki.

3.4.2. Sprawiedliwość wariantów

Żaden wariant nie może zawierać możliwości wyboru dającego przewagę lub powodującego stratę, która nie może być odczytana przez zawodnika z mapy w warunkach rywalizacji. Należy unikać wariantów zachęcających zawodników do przejeżdżania przez zakazane lub niebezpieczne obszary.

3.5. Punkty kontrolne

3.5.1. Lokalizacja punktów kontrolnych

Punkty kontrolne muszą być zaliczane przez zawodników w zadanej kolejności, jeżeli taka kolejność jest podana ale po dowolnie przez nich wybranych drogach. Wymaga to dokładnego planowania i sprawdzania dla zachowania zasad fair play.

Jest szczególnie ważne, aby mapa dokładnie odzwierciedlała teren w pobliżu punktów kontrolnych.

3.5.2. Funkcja punktów kontrolnych

Podstawową funkcją punktu kontrolnego jest oznaczenie początku i końca przejazdu. Czasami punkty kontrolne z powodu specyficznych warunków mogą być użyte m.in. dla ukierunkowania zawodników w korytarz między niebezpiecznymi lub zakazanymi obszarami. Punkty kontrolne mogą także służyć jako punkty z napojami lub stanowić miejsca widokowe dla przedstawicieli mediów lub widzów.

3.5.3. Lampion

Wyposażenie punktu kontrolnego musi być zgodne z zasadami IOF.

Dla zachowania warunków sprawiedliwej rywalizacji widoczność lampionu powinna być jednakowa niezależnie od tego czy w miejscu tego punktu kontrolnego znajduje się jakiś zawodnik, czy też nie. W żadnym wypadku lampion nie powinien być ukryty. Jeśli zawodnik odnalazł obiekt, na którym ma być punkt kontrolny to nie powinien być zmuszony do szukania lampionu.

3.9. Stopień trudności

W każdym terenie i na każdej mapie budowniczy powinien projektować trasy w szerokim zakresie trudności.

Zawodnicy powinni mieć możliwość oceny stopnia trudności dojazdu do punktu kontrolnego na podstawie informacji zawartych na mapie.

Należy brać pod uwagę przewidywane umiejętności zawodników, ich doświadczenie, zdolność do czytania i rozumienia oznaczeń mapy, umiejętności jazdy rowerem w terenie. Szczególnie ważne jest stosowanie odpowiedniego stopnia trudności przy projektowaniu tras dla nowicjuszy i dzieci.

Na dobrze zbudowanej trasie zawodnik zmuszony jest do skoncentrowania się na nawigacji podczas jazdy. Części trasy niewymagające czytania mapy lub przykładania uwagi do nawigacji powinny być unikane, chyba że stanowią rezultat szczególnie dobrego wyboru wariantu.

3.10. Rodzaj zawodów

Projektowanie tras musi uwzględniać specyficzne wymagania związane z rodzajem zawodów. Na przykład trasa projektowana na zawody na dystansie sprinterskim lub średnim musi zmuszać do dokładnego czytania mapy i zachowania wysokiego stopnia koncentracji na całej trasie. Projektowanie trasy do zawodów sztafetowych powinno uwzględniać potrzebę umożliwienia widzom możliwości bliskiego śledzenia przebiegu zawodów. Projektowanie tras do biegu sztafetowego powinno obejmować dobry i wystarczający system rozbić punktów kontrolnych i rozdzielania grup zawodników.

4. Budowniczy tras

Osoba odpowiedzialna za projektowanie tras musi rozumieć i doceniać jakość dobrych tras w oparciu o osobiste doświadczenie. Musi ona być zapoznana z teorią budowy tras i doceniać specjalne wymagania istniejące dla różnych kategorii i różnych rodzajów zawodów.

Budowniczy tras musi być zdolny do oceny na miejscu rozmaitych czynników, które mogą wywrzeć wpływ na przebieg zawodów, takich jak np. warunki terenowe, jakość mapy, obecność zawodników i widzów itp.

Budowniczy tras jest odpowiedzialny za trasy i przebieg zawodów pomiędzy startem a linią mety. Praca budowniczego tras musi być nadzorowana przez kontrolera. Jest to istotne ze względu na wiele możliwości popełnienia błędów, które mogą mieć poważne konsekwencje.

4.1. Wytyczne dla budowniczego tras.

1. Znajomość terenu

Budowniczy tras powinien być całkowicie zaznajomiony z terenem przed rozpoczęciem planowania rozmieszczenia punktów kontrolnych i planowania wariantów.

Budowniczy tras powinien również mieć świadomość, że w dniu zawodów warunki odnośnie mapy i terenu mogą być różne od tych, jakie występowały w czasie projektowania tras.

2. Ustalanie prawidłowego stopnia trudności

Bardzo łatwo jest zbudować zbyt trudną trasę dla dzieci lub nowicjuszy. Budowniczy tras powinien zachować ostrożność i nie oceniać stopnia trudności trasy na podstawie wyłącznie własnych umiejętności nawigacyjnych, czy własnego tempa przemieszczania się, podczas inspekcji terenu.

3. Lokalizacja punktów kontrolnych wystarczająco daleko od siebie

Chociaż każdy punkt kontrolny ma numer kodowy, nie powinny one znajdować się zbyt blisko jeden drugiego, aby nie mylić zawodników, którzy prawidłowo nawigują w miejsce punktu kontrolnego na własnej trasie.

4. Unikanie zbyt skomplikowanego wyboru wariantu

Budowniczy tras może wybrać warianty, które nigdy nie będą wybierane przez zawodników i przez to może stracić czas poświęcony na konstruowanie zawiłego problemu, jeśli zawodnicy mogą wybrać „inny najlepszy” wariant, oszczędzając własny czas tracony na wybór wariantu.

5. Unikanie zbyt wymagających fizycznie tras

Trasy powinny być tak zaprojektowane, aby zawodnik o normalnej sprawności mógł jechać przez większość trasy zbudowanej dla jego poziomu i możliwości.

Trudność fizyczna tras powinna stopniowo zmniejszać się wraz ze wzrostem wieku zawodników startujących w kategoriach Weteranów. Szczególnie uważnie należy projektować trasy dla kategorii M70 i starszych oraz K65 i starszych, aby nie były one zbyt męczące fizycznie.

Łukasz Charuba, Prezes PZOS



Załącznik nr 2

Podstawowe różnice w charakterystyce tras i sposobu rozgrywania zawodów ze względu na ich rodzaj (konkurencje RJnO)

1. SPRINT

1.1. Podstawowe założenia

Głównym założeniem dystansu sprinterskiego jest duża prędkość jazdy. Sprawdza on zdolność zawodnika do czytania, interpretacji mapy oraz do wyboru wariantu pokonywania trasy i jego realizacji podczas jazdy z dużą prędkością. Najlepiej w mieszanym zarówno leśnym jak i zabudowanym terenie. Znajdowanie punktów kontrolnych nie powinno stanowić wyzwania, a raczej wybór najlepszego wariantu pokonania drogi między punktami kontrolnymi i jego realizacja. Np. najbardziej oczywisty kierunek jazdy od punktu kontrolnego nie powinien być najkorzystniejszy. Trasa powinna być zbudowana tak, aby zmuszać zawodników do pełnej koncentracji na całej trasie.

1.2. Budowa trasy

Wszystkie punkty kontrolne powinny być łatwe do znalezienia (nie ukryte). Budowniczy trasy powinien wziąć pod uwagę, że mogą one wymagać pilnowania. Może być także konieczne rozstawienie ludzi w krytycznych miejscach dla ostrzegania widzów o zbliżających się zawodnikach,

a także zapewnienia zawodnikom, że nie będą wstrzymywani. Start powinien być zlokalizowany w centrum zawodów a miejsca dla widzów mogą być zlokalizowane wzdłuż trasy. Widowiskowość może być podnoszona przez budowanie tymczasowych podwyższeń i zaangażowanie ludzi informujących widzów o zbliżających się zawodnikach. Miejsca dla widzów oraz przedstawicieli prasy i fotografów powinny być ogłoszone w centrum zawodów. Trasa powinna być tak zaplanowana, aby nie kusić zawodników możliwością wykonania skrótów poprzez tereny prywatne lub inne obszary z zakazem wstępu. Jeżeli występuje takie ryzyko, należy w odpowiednich miejscach rozstawić sędziów zapobiegającym możliwym próbom skrótów w miejscach niedozwolonych. Powinno się unikać terenów zbyt skomplikowanych, czy też takich gdzie można mieć wątpliwości czy zawodnik będzie potrafił interpretować mapę podczas jazdy z dużą prędkością.

1.3. Mapa

Na dystansie sprinterskim powinny być stosowane mapy wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:5000, 1:7500 lub 1:10000. Bardzo ważne jest, aby mapa była dokładna i możliwa do interpretacji podczas dużej prędkości jazdy oraz aby właściwie przedstawiała wszystkie obiekty mogące mieć wpływ na wybór wariantu pokonania trasy i prędkość jazdy. W terenie niezabudowanym istotna jest dokładność pokazania na mapie czynników redukujących

prędkość jazdy. W terenie zabudowanym muszą być prawidłowo pokazane w odpowiedniej wielkości wszystkie przeszkody typu schody i inne uniemożliwiające przejazd.

1.4. Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy i pomiar czasu

Przewidywany czas zwycięzcy na dystansie sprinterskim zarówno dla kobiet jak i dla mężczyzn powinien wynosić 20-25 minut, przy czym preferowana jest niższa wartość. Interwał startowy wynosi 2 minuty. Zawodnik otrzymuje mapę na 1 minutę przed startem.

2. DYSTANS ŚREDNI

2.1. Podstawowe założenia

Głównym założeniem dystansu średniego jest technika orientacji. Rozgrywany jest on w niezabudowanym (w większości zalesionym) terenie z gęstą siecią dróg o różnych kategoriach. Wymaga on stałej koncentracji na czytaniu mapy, czasami z koniecznością zmiany kierunku jazdy od punktu kontrolnego. Element wyboru wariantu jest istotny, ale nie powinien uwalniać od konieczności dokładnej orientacji. Trasa powinna być trudna pod względem nawigacji a także powinna wymagać zmiany prędkości np. poprzez jazdę po różnych rodzajach dróg.

2.2. Budowa trasy

Trasa powinna być zbudowana w sposób pozwalający widzom na oglądanie zawodników zarówno w trakcie jej pokonywania, jak i podczas finiszu. Start powinien być zlokalizowany w centrum zawodów i pożądane jest takie zbudowanie trasy, aby zawodnicy przejeżdżali przez centrum zawodów w trakcie jej pokonywania. Wymagania dotyczące wyboru centrum zawodów są równie wysokie jak znalezienie odpowiedniego terenu i zapewnienie dobrych możliwości pokazania zawodników widzom. Widzowie nie mogą przebywać wzdłuż trasy za wyjątkiem jej części przechodzącej przez centrum zawodów (w tym punktów kontrolnych znajdujących się w centrum zawodów).

Średni dystans charakteryzuje się krótkimi odcinkami pomiędzy punktami kontrolnymi, powinien też posiadać kilka dłuższych (2-4) odcinków dających możliwość wyboru wariantu. Mogą mieć one długość od 1 km do 3 km w zależności od typu terenu. Innym ważnym elementem dystansu średniego są rozbicia na trasie, tzw. motylki.

2.3. Mapa

W dystansie średnim powinny być stosowane mapy wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:7500, 1:10000 lub 1:12500. Rozmiar mapy nie powinien przekraczać 30 x 42 cm.

2.4. Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy i pomiar czasu

Przewidywany czas zwycięzcy na dystansie średnim zarówno dla kobiet, jak i dla mężczyzn powinien wynosić 50-55 minut. Interwał startowy wynosi 2 minuty. Zawodnik otrzymuje mapę 1 minutę przed startem.

3. **START MASOWY**

3.1. **Podstawowe założenia**

Głównym założeniem startu masowego jest bezpośrednia rywalizacja zawodników. Rozgrywany jest on w niezabudowanym (w większości zalesionym) terenie z gęstą siecią dróg i ścieżek o różnych kategoriach pozwalającą na wybór wielu wariantów. Trasa powinna być zbudowana w formie bardziej zbliżonej do dystansu średniego niż klasycznego. Niektóre elementy charakterystyczne dla dystansu klasycznego, jak dłuższe odcinki wariantowe pozwalające zawodnikom na pokonanie ich bez kontaktu wzrokowego z przeciwnikami (na przykład gęsta sieć dróg o różnych kategoriach).

3.2. **Budowa trasy**

Start masowy jest przyjazny dla widzów poprzez to, że zawodnicy rywalizują ramię w ramię i pierwszy osiągający metę zostaje zwycięzcą. Specjalnym elementem startu masowego jest

długi odcinek do pierwszego punktu kontrolnego pozwalający zawodnikom na wstępne rozciągnięcie stawki. Musi to być uwzględniane zarówno przy planowaniu centrum zawodów, jak i budowie trasy (np. rozbiecia powinny powodować niewielkie różnice czasu między zawodnikami). Zawodnicy powinni przejeżdżać przez centrum zawodów oraz, jeżeli to możliwe, powinni być widoczni z centrum zawodów podczas zbliżania się do ostatniego punktu kontrolnego. Odpowiednia liczba międzyczasów powinna być podawana w miarę możliwości na żywo przez komentatorów w centrum zawodów. Start masowy wymaga stosowania podczas budowy trasy technik mających na celu rozdzielanie zawodników (np. poprzez rozbiecia). Najlepsi zawodnicy powinni być przydzieleni do różnych wariantów rozbić. Dla zachowania sprawiedliwości końcowa część trasy powinna być taka sama dla wszystkich zawodników. Widzowie nie mogą przebywać wzdłuż trasy za wyjątkiem jej części przechodzącej przez centrum zawodów (w tym punktów kontrolnych znajdujących się w centrum zawodów).

3.3. **Mapa**

Podczas startu masowego powinny być stosowane mapy wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:17500, 1:10000 lub 1:12 500. Rozmiar mapy nie powinien przekraczać 30 x 42 cm.

3.4. **Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy.**

Przewidywany czas zwycięzcy startu masowego powinien wynosić 75 – 85 minut.

Wszyscy zawodnicy startują w tym samym czasie.

4. **START POŚCIGOWY /PURSUIT/**

3.2. **Podstawowe założenia**

Jest to połączenie dystansu sprint, który rozgrywany jest jako pierwszy i na podstawie uzyskanych wyników tworzona jest lista startowa w postaci handicapu do startu pościgowego. Za dystans sprint prowadzona jest osobna klasyfikacja. Głównym założeniem startu pościgowego jest bezpośrednia rywalizacja zawodników. Rozgrywany jest on

w niezabudowanym (w większości zalesionym) terenie z gęstą siecią dróg i ścieżek o różnych kategoriach pozwalającą na wybór wielu wariantów. Lista startowa do startu pościgowego tworzona jest na podstawie wcześniejszych wyników uzyskanych na dystansie sprint. Zawodnicy startują na zasadzie handicapu – czyli wyruszają na trasę w poszczególnych kategoriach wiekowych ze stratą czasową jaka wynika z rezultatów dystansu sprinterskiego. Zwycięzca wyrusza w jako pierwszy na trasę, a kolejni zawodnicy ruszają ze stratą czasową jaką mieli po dystansie sprint.

3.2. Budowa trasy

Trasa powinna tak być zbudowana, aby posiadała rozbiecia w postaci motylków, co znacznie utrudnia wspólne jej pokonywanie przez zawodników. Zalecane jest zastosowanie minimum dwóch takich rozbić na trasie. O zwycięstwie na tym dystansie decyduje, który zawodnik w danej kategorii wiekowej pierwszy przekroczy linię mety i ma potwierdzone prawidłowo wszystkie punkty kontrolne z trasy.

3.3. Mapa

Podczas startu pościgowego powinny być stosowane mapy wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:17500, 1:10000 lub 1:12 500. Rozmiar mapy nie powinien przekraczać 30 x 42 cm.

3.4. Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy.

Przewidywany czas zwycięzcy startu pościgowego powinien wynosić 65 – 70 minut.

4. DYSTANS KLASYCZNY

4.1. Podstawowe założenia

Głównym założeniem dystansu klasycznego jest wytrzymałość fizyczna. Rozgrywany jest on w niezabudowanym (w większości zalesionym) terenie i ma na celu sprawdzenie zdolności zawodników do skutecznego wyboru wariantu pokonania trasy, czytania i interpretacji mapy oraz prędkości jazdy w celu wytrzymania długiego i fizycznie wyczerpującego wysiłku. Na tym dystansie kładzie się nacisk na wybór wariantu pokonania trasy oraz nawigację w naturalnym, wymagającym, najlepiej górzystym terenie. Punkt kontrolny wyznacza koniec odcinka wymagającego wyboru wariantu i niekoniecznie jest trudny sam w sobie do znalezienia. Trasa dystansu klasycznego może częściowo zawierać elementy charakterystyczne dla dystansu średniego. Poprzez wprowadzenie fragmentu trasy złożonego z przebiegów o większych wymaganiach pod względem technicznym.

4.2. Mapa

Przy dystansie klasycznym powinny być stosowane mapy wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:7500, 1:10000, 1:12500, 1:15000. Rozmiar mapy nie powinien przekraczać 35 x 42 cm.

4.3 Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy.

Przewidywany czas zwycięzcy na dystansie klasycznym powinien wynosić 105 – 115 minut. Interwał startowy wynosi 3 minuty. Zawodnik otrzymuje mapę 1 minutę przed startem.

5. **SZTAFETY**

5.1. **Podstawowe założenia**

Głównym założeniem sztafet jest rywalizacja zespołowa. Rozgrywane są one w niezabudowanym (w większości zalesionym) terenie. Trasa oparta jest na koncepcji wymagającej techniki orientacji, bardziej zbliżonej do techniki na dystansie średnim niż na długim. Pewne elementy charakterystyczne dla dystansu klasycznego, jak długie odcinki wymagające wyboru wariantu, mogą występować, pozwalając zawodnikom na mijanie się bez bezpośredniego kontaktu. Dobry teren do rozegrania sztafet charakteryzuje się tym, że zawodnicy tracą wzajemny kontakt wzrokowy z przeciwnikami (np. gęsta sieć dróg i ścieżek o różnych kategoriach).

5.2. **Budowa trasy**

Rywalizacja sztafet jest przyjazna dla widzów poprzez to, że zespoły rywalizują ramie w ramie i pierwszy zespół osiągający metę zostaje zwycięzcą. Musi to być uwzględniane zarówno przy planowaniu centrum zawodów, jak i budowie trasy (np. przy rozbicia powinny powodować niewielkie różnice czasu między zawodnikami). Zawodnicy powinni podczas każdej zmiany przejeżdżać przez centrum zawodów oraz, jeżeli to możliwe, powinni być widoczni z centrum zawodów podczas zbliżania się do ostatniego punktu kontrolnego. Odpowiednia liczba międzyczasów powinna być podawana w miarę możliwości na żywo przez komentatorów w centrum zawodów. Podczas budowy trasy dla sztafet wymagane jest stosowanie technik mających na celu rozdzielenie zawodników (np. poprzez tzw. rozbicia). Dla zachowania sprawiedliwości końcowa część trasy na każdej zmianie powinna być taka sama dla wszystkich zawodników. Widzowie nie mogą przebywać wzdłuż trasy za wyjątkiem jej części przechodzącej przez centrum zawodów (w tym punktów kontrolnych znajdujących się w centrum zawodów).

5.3. **Mapa**

Mapy muszą być wykonane wg norm ISMTBOM w skali 1:7500, 1:10000 lub 1:12 500. Rozmiar map nie może przekraczać 30 x 30 cm.

5.4. Przewidywany czas zwycięzcy, interwał startowy .

Przewidywany czas zwycięskiej sztafety (sumaryczny czas zwycięskiego zespołu) powinien wynosić 80-90 minut. Przy zachowaniu norm czasu sumarycznego, przewidywane czasy zwycięzców poszczególnych zmian mogą się od siebie różnić ale żadna zmiana nie powinna trwać dłużej niż 50 minut i krócej niż 40 minut. Sztafety rozpoczynają się startem masowym i składają z dwóch zmian.

6. Postanowienia końcowe

1. Niniejsze przepisy stanowią uzupełnienie pod względem sportowo-technicznym Zasad Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS.
2. W przypadku stwierdzenia sprzeczności z przepisami zawartymi w Zasadach Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS wartość nadrzędną mają niniejsze przepisy.
3. Niniejsze przepisy obowiązują od dnia 31 marca 2022 r.
4. W przypadku zaistnienia kwestii spornych Zarząd PZOS zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przepisów.

Łukasz Charuba, Prezes PZOS

