Братя Йегестрьом

ТЕОРИЯ на МАРШРУТА



TOM.indd 1 20/01/2010 13:35:37

TOM.indd 2 20/01/2010 13:35:38

Братя Йегерстрьом

ТЕОРИЯ НА МАРШРУТА

TOM.indd 3 20/01/2010 13:35:38

BANLÄGGNING
Bröderna Jägerström
Stockholm, 1955

Въвеждане на текста: **Атанаска Беделева, Никола Беделев**
Редактиране: **Никола Беделев**
Редактиране и предпечат: **Георги Далаков**, dalakov@abv.bg

TOM.indd 4 20/01/2010 13:35:38

Братя Йегерстрьом

Теория на маршрута

TOM.indd 5 20/01/2010 13:35:38

TOM.indd 6 20/01/2010 13:35:38

Предговор

Уважаеми приятели ориентировачи,

Вие държите в ръцете си една от ”класическите” книги за Ориентирането в света, известната ”Очертаване на маршрута” на братя Йегерстрьом. Книгата на двамата шведи Елоф и Торе Йегерстрьом (Elof & Tore Jägerström) е издадена за пръв път от Шведската федерация по ориентиране в Стокхолм през далечната 1955 година. В България се появява за пръв през 1960 год., когато един екземпляр е донесен от Марин Диков. През същата година започва нейния превод, и през 1962 излиза първото циклостилно издание, за съжаление без картинките. Също така, тъй като преводачът не е ориентировач, терминологията е доста неадекватна. През 1968 година излиза второ издание, отново циклостилно и без картинки, като текстът е редактиран от Никола Беделев.

По тази книга са се учили как да правят маршрути за Ориентиране няколко поколения ориентировачи и съдии. Въпреки огромната дистанция на времето, все още много неща могат да бъдат научени от тази книга.

С благодарност приемам всякакви критики и забележки на е-пощенски адрес: dalakov@abv.bg.

Приятно четене!

Георги Далаков

София, март 2009 г.

TOM.indd 7 20/01/2010 13:35:38

TOM.indd 8 20/01/2010 13:35:38

Четирите въпроса, които трябва да си зададете, за да бъде съвестта Ви чиста

СИГУРЕН ЛИ СЪМ:

Че контролните точки са пласирани правилно?

Че контролните точки са добре фиксирани?

Че контролните точки са подходящи?

Да! Тогава зная, че, що се отнася до очертаването на маршрута, СЪСТЕЗАНИЕТО НЯМА ДА СЕ ПРОВАЛИ.

УБЕДЕН ЛИ СЪМ:

Че моят маршрут, от старта до финала, съдържа КОЛКОТО СЕ МОЖЕ ПОВЕЧЕ ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, че той е с толкова малко изгубени километри, колкото това е било възможно?

Да! Тогава зная, че ТОЗИ, КОЙТО Е ОПИТЕН В ОРИЕНТИРАНЕТО, ЩЕ ТРИУМФИРА.

УВЕРЕН ЛИ СЪМ:

Че моят маршрут не дава възможност за моменти на СЛУЧАЙНОСТ и че няма скрити недостатъци, благоприятстващи проявата на незаконната случайност?

Да! Тогава зная, че НИКОЙ, КОЙТО НЕ Е ДОСТОЕН, НЯМА ДА ФИГУРИРА МЕЖДУ ПОБЕДИТЕЛИТЕ.

ПОГРИЖИЛ ЛИ СЪМ СЕ:

Маршрутът да има едно напълно добро НАЧАЛО и важният КРАЙ да бъде технически издържан?

Да! Тогава зная, че всички времена, които ще бъдат засечени, ще БЪДАТ НАПЪЛНО СПРАВЕДЛИВИ ЗА ВСЕКИ СЪСТЕЗАТЕЛ ПООТДЕЛНО.

РАЗДЕЛИТЕЛНА ЛИНИЯ

Когато ние, състезателите по ориентиране, говорим за граници, естествено нямаме предвид всички онези граници: областни, околийски, общински и т. н., които се намират на нашите карти. Ние имаме предвид огради от бодлива тел, каменни огради, купчини камъни, сечища, кръгове около дървета и други подобни, които се намират по полята, горите и планините. Всички тези граници са важни и ние трябва да ги познаваме.

Обаче има една друга граница, която е още по-важна за нас и която изисква от съдията по очертаване на маршрута голямо внимание. Тази граница не се намира на нашите карти, тя не е маркирана на местността. Но въпреки това тя съществува, а колко важна и от какво голямо значение е се разбира от факта, че това е именно границата, *която определя дали ние имаме право да разглеждаме ориентирането като* "СПОРТ ОТ НАЙ-ВИСОКА КЛАСА" или трябва да го смятаме извън категорията на спортовете.

СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА определя тази граница.

За отбелязване е, че тази граница не е фиксирана веднъж завинаги. *Тя трябва да се определя всеки път, когато се организират състезания по ориентиране*. Защото всеки път, когато един съдия по очертаване на маршрута получава задачата да определи маршрута за такова едно състезание, в негови ръце е следният важен фактор: ТОЙ ИЛИ ЩЕ ПОДГОТВИ ЕДНО СЪСТЕЗАНИЕ НА "ЕДИН ОТ НАЙ-ХУБАВИТЕ СПОРТОВЕ В СВЕТА", ИЛИ ЩЕ ПОДГОТВИ НЕЩО, КОЕТО С ОСНОВАНИЕ ЩЕ МОЖЕ ДА СЕ НАРЕЧЕ "НИКАКЪВ СПОРТ".

СПОРТ ОТ НАЙ-ВИСОКА КЛАСА

Когато говорим за ориентирането като за един от най-хубавите спортове в света, това не бива да се схваща като подценяване на другите видове спорт, а по-скоро като спонтанен израз на общия ентусиазъм на състезателите по ориентиране. Ориентирането е толкова забавно и интересно, създава такова напрежение и дарява толкова добро настроение при съприкосновението с природата, че за състезателите по ориентиране е много трудно да бъдат скромни в своите преценки и предпочитания.

Може би всеки държи на своето, но никой не прави това по-често и по-горещо от състезателите по ориентиране. А къде е истината? И дали ние винаги имаме право да говорим за "най-хубавия спорт в света"?

Преди всичко трябва да констатираме, че общото предпочитание именно към ориентирането не е случайно, че то се основава на нещо. Обикновено ние наблягаме на това, че когато спортисти от други видове спорт правят опити в ориентирането, често в резултат на тези опити те изоставят практикувания по-рано от тях

спорт, за да станат състезатели и по ориентиране. Обратното никога не сме чували да става. Дори има и поговорка "веднъж състезател по ориентиране—докрай само състезател по ориентиране".

До тук, така да се каже, е интелектуалната страна на въпроса. Но освен нея има и *веществена*.

Ако човек обективно се опита да оцени стойността на един определен вид спорт, естествено е, той на първо място трябва да се съобрази със изискванията, които този спорт поставя пред хората, които го упражняват. Колкото тези изисквания са по-прости, толкова "по-прост" се смята този спорт, а колкото по-големи са изискванията, толкова "по-голям" е спортът.

Нека с помощта на фантазията се опитаме да си представим един вид спорт, при който цялото движение се концентрира в един единствен момент. За да се разбере по-лесно, нека кажем, че този момент се състои в сгъването на един пръст. Той, естествено, ще стои много по-ниско в сравнителната таблица, отколкото ако се движеше цялата ръка. Последният, от своя страна, ще стои по-ниско от този спорт, който поставя изисквания на цялото тяло, който пък от своя страна ще стои по-ниско в сравнение с тези видове спорт, които изискват и телесни и духовни усилия.

Никой не може да отрече тази мярка за сравнение между различните видове спорт. Никой не може също така да отрече, че именно ориентирането е необикновено богатство на различни форми на движение и мисловна дейност. Известният спортен журналист Бенгт Албум направи, както сам той пише в Годишника на Централния съюз за 1944 година, "един смел опит с помощта на цифрите да покаже кой спорт е най-полезен".

В 11 точки той разглежда особеностите на всички практикувани у нас спортове и им отсъжда точки според тяхната ценност. Най-голям брой точки се присъжда по първите два пункта, а именно: физическа и духовна полза.

След това резултатите бяха сумирани в една таблица, обхващаща 35 вида спорт, която има следния вид:

1. Ориентиране	50
2. Гимнастика	47
3. Плуване	47
4. Ски	47
5. Тенис	46
6. Спортно ходене	44
7. Хандбал	43
8. Колоездене	42
9. Езда	42
10. Банди (руски хокей)	41
11. Борба	41

12. Скокове и хвърляния 40

и т.н.

Въпреки, че далеч не всичко може да се докаже с помощта на статистическите данни, ние имаме всички основания, въз основа на тези резултати, да считаме, че ориентирането поставя най-големи изисквания - не само физически, но и духовни, поставяйки на изпитание неговата съобразителност и психика. Ето защо това най-добре се припокрива със стария класически идеал "Mens sana in corpore sano"—"Здрав дух в здраво тяло".

Най-после, ако ние вземем и отворим един от нашите по-големи справочници, там можем да прочетем следното обяснение на понятието спорт:

"Спортът трябва да се насочи към изграждането на характера и създаването на решителност, смелост и енергия, но преди всичко самообладание и ясен ум".

Това определение се доближава до прекрасното мото, което Шведският съюз за ориентиране е поставил на своя спорт:

ОРИЕНТИРАНЕТО Е

избран от самия теб път през гори, поля, планини,

изостряне на мисълта при телесна умора,

бързи решения по време на напрегнато състезание.

ОРИЕНТИРАНЕТО ПРЕДЛАГА

енергична борба срещу добри другари,

самотна борба срещу природни препятствия,

разнообразна почивка след ежедневните грижи.

ОРИЕНТИРАНЕТО СЪЗДАВА

един весел род с добро настроение,

едно закалено поколение, което се стреми

към приключения и борба,

любов към природата—извора на любовта към живота

и жизнени сили.

Това е ориентирането, такова каквото то трябва да бъде и каквото то е винаги, когато се намира от вярната страна на границата, която граница е от жизнено значение за него.

Че това не винаги е така, ще видим в следващата глава, където "най-хубавият спорт на света", от грешната страна на границата, би могъл да бъде отречен като спорт.

Никакъв спорт

Колкото по-ясни доказателства човек получи за превъзходството на едно нещо, толкова по-необходимо е това превъзходство да се запази. Това е една от причините, поради които качествата на ориентирането се разглеждаха така обстойно в предната глава. Положителното е необходимо, за да се открие по-ясно отрицателното, за да се изясни по-добре какво можем да загубим при нещастно стечение на обстоятелствата...

Този, който чувства своята цена, не трябва да се страхува от известна доза градивна критика. "Усещай своята сила, но познавай също така своите слабости". Това именно ще направим ние сега.

Какво е спорт?

Вместо да говорим за "най-хубавия спорт в света", по-добре е първо да изясним какво всъщност се разбира под понятието "СПОРТ"?

"Спортът се стреми към постигането на измерими резултати или към побеждаване на конкурента"—пише в Шведския справочник. А в "Спортен речник" можем да прочетем, между другото, че "най-важното в спорта е състезанието—да победиш своите конкуренти. Основното си остава измеримият резултат".

ЕДИН ИЗМЕРИМ РЕЗУЛТАТ ЗА ПОБЕЖДАВАНЕ НА КОНКУРЕНТА—това може да означава само следното: ЧЕ ПО-ДОБРИТЕ ТРЯБВА ДА СТИГНАТ ПЪРВИ, А ПО-СЛАБИТЕ ДА СТИГНАТ ПОСЛЕДНИ!

Един добър гюлетласкач може да стигне например 16,05 м. и по този начин да победи по-слабия, който е постигнал само 15,30 м. Един добър състезател по ориентиране може да сразi по-слаби конкуренти със стотици метри. Един футболен отбор показва своята сила като спечели финала за купата с 3:1 и т.н. и т.н.

Наистина, понякога се случва и по-добрият да загуби от по-слаб противник. Гюлетласкачът може да направи "фаул", състезателят по ориентиране "да се литне", футболният отбор да има "лош ден" и т.н., но всичко това принадлежи на изключенията ,които потвърждават правилото.

В състезанието побеждава винаги по-добрият. Минимална е вероятността той да бъде победен, ако естествено той не се "повдига сам за косите", т.е. ако няма претенции далеч над своите възможности.

Как стои въпросът при ориентирането?

Прочее, как стои въпросът при нашия хубав и възхвален спорт? В интерес на истината, трябва да признаем, че той далеч не винаги изглежда така, както трябва.

Много пъти нашите списъци с резултати от завършеното "състезание" не се различават много от стартовите списъци, където отлични, добри и по-малко добри състезатели по ориентиране са размесени като при теглене на жребий, без абсолютно никакъв забележим белег на измерим спортен резултат.

Много често, по-слаби състезатели по ориентиране вземат първа награда, докато по-добрите гледат от страни- Много пъти победителите не са заслужили триумфа. Често това е резултат на случайността.

ЧЕ ИМЕННО ТОВА НЯМА НИЩО ОБЩО СЪС СПОРТА, разбира всеки. То се покрива чудесно със значението, което влагаме в понятието ИГРА, т.е., игра, удоволствие, развлечение с известна доза физическо напрежение, но то не е спорт. Изискванията на спорта са коренно различни.

При ориентирането, в много случаи, не може да се даде справедлива оценка на резултатите. А ТОВА НЕ ОТГОВАРЯ НА ПЪРВОТО ИЗИСКВАНЕ, КОЕТО СЕ ПОСТАВЯ НА СПОРТА. Това е една много опасна тенденция при нас. Опасността идва от неуважението на тази проява от страна на други спортисти и от страна на цялото общество.

При ориентирането може да се случи всичко

Много често хората четат във вестниците за неочаквани победи, за това как "фаворитите са били изпързаляни", за многократни грешки и за това как късметът и малшансът са изиграли решителна роля при по-малко съмнителни контролни точки. В коментар за развитието на събитията може да се чуе така опасната за ориентирането фраза "При ориентирането може да се случи наистина всичко".

Колкото повече грешки се допускат при състезанието, толкова повече се смята, че става дума за ориентиране! В предвиждането за изхода на състезанието човек трябвало да има предвид, че тъй като ставало дума за ориентиране, "победата можел да спечели който и да е", да се предвиди победителят в този спорт съвсем не било лесно и т.н. Това са писания, извънредно опасни за този род състезания, и не на последно място, поради това, че доста често отразяват фактическото положение.

Не е за учудване, в такъв случай фактът, че много странични хора не смятат ориентирането за сериозен спорт и са на мнение, че то е преди всичко само една форма на живот сред природата, с известни елементи на удоволствие и, разбира се, известни трудности, но със съвсем съмнителни възможности за провеждане на състезание на справедливи и спортсменски основи.

Може би някои смятат, че дяволът се представя по-черен, отколкото е в действителност?

Ние не може пък да отречем факта, че от време на време у нас се организират състезания по ориентиране, чиито осезателни резултати ни поставят напълно извън границите на спорта.

Ориентиране ли е това?

Не! При такива обстоятелства не може да се говори за ориентиране, каквото то би трябвало да бъде! То има толкова допирни точки със спорта, колкото състезание по бързо пързаляне с кънки в дълбок сняг, хвърляне на диск в ураган или футболен мач, проведен в глинеста нива...

Това е чисто и просто едно състезание по ориентиране, проведено от грешната страна на границата, което във всички основни моменти е в противоречие със спорта в неговата правилна състезателна форма.

ОРИЕНТИРАНЕТО ОТКЪМ ВЯРНАТА СТРАНА НА ГРАНИЦАТА—това е спорт в неговия най-чист вид.

Всичко трябва да бъде подготвено така, че най-добрият на деня да излезе от състезанието с победа. За първите места може да има по-голям брой претенденти, защото ориентирането има по-широк кръг добри състезатели, отколкото може би във всички други спортни дисциплини, но за първите места в състезанието по ориентиране не се играе на хазарт. То е състезание, а не лотария.

Много от майсторите на ориентирането показват днес една удивителна сигурност и "големите асове" по убедителен начин доказват, че в обсега на спорта има по-трудни неща за предсказване, отколкото името на победителя н едно състезание по ориентиране!

Дългите списъци на победителите, които в повечето случаи се повтарят през няколко сезона, доказват, че има не само добри състезатели по ориентиране, но в тези случаи, и добри съдии по очертаване на маршрута.

По този начин последното е винаги една предпоставка за първото. Един добър съдия по очертаване на маршрута е следователно първото условие, за да може опитният състезател по ориентиране да покаже своята класа!

Един напълно добър маршрут помита незабавно по-неопитните. Един недостатъчно добър състезател не може никога само със собствени сили и средства да постигне победата. Тук винаги местата на по-слабите, недостатъчно тренирани и други такива състезатели по ориентиране са им запазени в зависимост от техните способности.

ТУК ВИНАГИ СЕ ДАВАТ ИЗМЕРИМИ СПОРТНИ РЕЗУЛТАТИ—СПОРЕД НАЙ-ДОБРАТА СПОРТНА МЯРКА!

Следователно за нас, съдиите по очертаване на маршрута, е важно да вникнем в нашата отговорност пред ориентирането като спорт. Погледни границата отдолу:

СПОРТ ОТ НАЙ-ВИСОКА КЛАСА

НИКАКЪВ СПОРТ

Това решаваш само ти самият, като съдия по очертаването на маршрута. ТИ и никой друг определяш дали ще прокараш своя маршрут над или под тази граница. ТИ САМИЯТ ОПРЕДЕЛЯШ ДАЛИ ОРИЕНТИРАНЕТО ЩЕ БЪДЕ ВЪТРЕ ИЛИ ИЗВЪН ЗАПАЗЕНИЯ ПЕРИМЕТЪР НА СПОРТА!

ГРАНИЦАТА

Какво определя дали ще минем над или под тази разделителна линия?

За да минем над границата има пет точки, всяка една от които е важна сама по

себе си, и които заедно гарантират сигурен резултат:

1. ДОБРА СПОСОБНОСТ ЗА ОРИЕНТИРАНЕ, което значи умение да се ЧЕТЕ КАРТА, ОРИЕНТИРАНЕ ПО КОМПАС И ОПРЕДЕЛЯНЕ НА РАЗСТОЯНИЕТО.

2. ПОДРОБНО ТЕОРЕТИЧНО ПОЗНАВАНЕ НА КАРТАТА И КОМПАСА

3. ОПИТНОСТ и способност, въз основа на нея, да се теглят правилни заключения

4. ОТГОВОРНОСТ ПРЕД ЗАДАЧАТА

5. ОСНОВНО ПОЗНАВАНЕ И ВЛАДЕЕНЕ НА ТЕОРИЯТА И ТЕХНИКАТА НА ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА

В съответствие с това, причината да попаднем под границата трябва да се търси в следното:

1. ЛИПСА НА СПОСОБНОСТ ЗА ОРИЕНТИРАНЕ

2. НЕДОСТАТЪЧНО ПОЗНАВАНЕ НА КОМПАСА

3. НЕПОЗНАВАНЕ НА ИЗИСКВАНИЯТА, КОИТО ПОСТАВЯ СЪСТЕЗАНИЕТО

4. ЛИПСА НА ОТГОВОРНОСТ, безразличие, небрежност и пр.

5. НЕПОЗНАВАНЕ НА ТЕОРИЯТА на маршрута.

Преди да се задълбочим във важните положителни изисквания, ще видим какво означават различните точки, които се намират под границата.

СПОСОБНОСТ ЗА ОРИЕНТИРАНЕ

Естествено е, че човек трябва да се научи да чете, преди да се научи да пише! Естествено е също така, че човек трябва да се научи да се ориентира, преди да се научи да очертава маршрут. Ето защо едно естествено изискване е съдията по очертаване на маршрута да може да преминава през местността са помощта на карта и компас така добре, както по-добрите активни състезатели по ориентиране.

Наистина, не е необходимо той да притежава физическите възможности, издръжливостта, бързината на елитните състезатели по ориентиране. Но от друга страна няма съмнение, че техният "поглед", съобразителност, опитност в четенето на картата и техническата подготовка оказват неоценима помощ при очертаването на маршрута. Не е достатъчно ние, съдиите по очертаване на маршрута, да бъдем само добри теоретици, способни да скицираме чудесни разрешения на книга. Ние трябва да притежаваме способността да приложим това на практика.

Запознаването с района трябва да се провежда с чувство на сигурност и не бива поради липса на издръжливост и т.н. да се смята като бреме, да гледаме да се измъкнем с колкото може по-малко работа, грижа и трудности. С други думи,

съдията по очертаване на маршрута трябва да бъде така подготвен, че да се чувства на местността като у дома си.

Впрочем, това не е вече голям проблем, тъй като нашите съдии по очертаване на маршрута, почти без изключение, се набират от средата на най-активните състезатели по ориентиране, които са прекратили активната си спортна дейност и са се посветили изцяло на очертаване на маршрути и продължават да поддържат контакт със спорта, да следят неговото развитие, а не се задоволяват да очертават маршрута само от време навреме. Естествено при такива случаи способността за ориентиране не изчезва. Но човек загубва лесно съобразителността и способността да се вживява, която много пъти може да бъде от решаващо значение.

Карта и компас

В предишната глава подчертахме, че голямата опитност на активния състезател по ориентиране е нещо, към което съдията по очертаване на маршрута трябва да се стреми. В тази глава донякъде е обратното, тъй като степента на познаване на КАРТАТА и КОМПАСА от страна на активните състезатели по ориентиране не са достатъчни за съдията по очертаване на маршрута.

Много състезатели сигурна участват в състезания по ориентиране през целия си живот без да знаят за картата в повечето случаи от обясненията на различните топографски знаци, които се дават на едно малко листче, когато купува планшет за карта. Един голям процент от всички състезатели по ориентиране участват в състезание неделя след неделя, година след година със своя скъп компас в ръка, без да знаят повече от това как се определя посоката по компаса и как се взема под внимание магнитното отклонение.

За активния състезател това недостатъчно познаване на картата и компаса е негова лична работа, която засяга само него. Но в деня, когато той започне да очертава маршрут, със същите ограничени знания това веднага става една сериозна опасност! Без основни теоретични знания, които да се комбинират с практическата опитност, нито един състезател по ориентиране не е готов за работа по очертаване на маршрут.

Чрез своите големи знания в тази област съдията по очертаване на маршрута трябва да бъде този, който ще учи и възпитава активния състезател. Ролята на съдията по очертаване на маршрута като възпитател ще се разгледа по-отблизо и ще се развие в следната глава.

Опитност

Необходимо е съдията по очертаване на маршрута да познава основно своя спорт. Не само основните условия: карта и компас, очертаване и т.н., а и самото състезание, знанието и опитността но състезателите.

При очертаването на маршрута рядко се случва едно положение да бъде съвършено еднакво с друго. Даже най-изчерпателната книга за очертаване на маршрут не може да предвиди всеки детайл и всички проблеми, които може да срещне един съдия по очертаване на маршрут. Много пъти, при трудни положения, съдията по очертаване на маршрута може да достигне до едно правилно от съзнателна гледна точка разрешение само чрез разумен разчет, основан на неговата опитност.

НЕПОЗНАВАНЕ НА ИЗИСКВАНИЯТА, КОИТО ПОСТАВЯ СЪСТЕЗАНИЕТО по ориентиране на опитността на състезаващия се, създава винаги известна опасност от по-голямо или по-малко извращаване на състезателния момент. Само чрез съобразяване на задачите с опитността на състезателите, съдията по очертаване на маршрута може да постави както граница, така и степен на изискване пред възможностите на състезателя. Всяка контролна точка, всяка част от маршрута, всеки проблем трябва да се разглежда съобразно категорията на състезателите.

Ако изискванията са твърде високи, задачите стават прекалено трудни, за да могат да се разрешат успешно.

Ако изискванията са твърде ниски, задачите стават прекалено лесни и е на лице подценяване на опитността в ориентирането.

СЛЕДОВАТЕЛНО СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА ИМА ЗАДАЧИ И КАТО ВЪЗПИТАТЕЛ И ПЕДАГОГ: за начинаещите той съобразява задачите за хора, "които не знаят нищо". Но юношите вече трябва да се научат да "използват главата си" за разрешаване на подходящи за възрастта им задачи. При очертаване на маршрута за възрастни, съдията има право да поставя изисквания по отношение опита на състезателя. А на състезанията за елитни и стари състезатели е длъжен чрез усложняване на условията да поставя значително по-големи изисквания. Следователно съдията по очертаване на маршрута, чрез поставяне на трудни проблеми за разрешаване, задължава състезателя по ориентиране да поддържа своите знания на високо ниво. Същевременно на опитните състезатели по ориентиране се дава възможност да използват своя опит.

Тази форма опитност, която при по-стари и елитни състезатели по ориентиране е задължителна и която те постигат чрез прилежно и "будно" съприкосновение с природата е именно това, което ние наричаме с популярното название "горски навици".

Какво означава това, ще получим най-подробна и добра представа, като цитираме един малък пасаж от книгата за очертаване на маршрути от Екбум:

"Горски навик" е да можеш да предвидиш къде минават пътеките и пътищата. Горският навик прави възможно разпознаването на дърварските пътища, въглищарските пътеки, пешеходните пътеки и други. Притежаващия горски навици знае също така как изглежда местността около една нива, една кошара или един двор, ако в тях има хора. Даже когато става дума за някое пусто, отдавна изоставено място, той намира често белези и останки, които му помагат. С други думи, той познава природата и тази култура, която преди векове е оставила своя отпечатък върху местността, в такава степен, че те му оказват цен-

на помощ при ориентирането. Той притежава способността да чете картата, така да се каже, между редовете и безкрайно много явления, които се срещат в природата, и може би не се забелязват от непритежаващи горски навици, му дават ценни сведения.

От горното става ясно, че един от най-ценните моменти в ориентирането са горските навици.

Отговорността

Съдията по очертаване на маршрута, на когото липсва чувство за отговорност, който работи небрежно и гледа прекалено леко на своята задача, носи значителна отговорност за състезанията по ориентиране, които са попаднали на грешната страна на границата.

Това неприятно явление се дължи на две причини: или съдията по очертаване на маршрута владее своята работа и се отнася небрежно към нея, или не я владее и не разбира последиците от недостатъчно сериозното отношение към нея.

В първия случай, най-често, става въпрос за "стари, верни слуги", които при нужда се отзовават и очертават маршрут, но правят това с прекалена увереност в своите способности и изпълняват задълженията си без особен ентусиазъм и известна небрежност. Много пъти те имат на разположение кратко време. Толкова лесно е да се каже "да" за нещо, за което може би няма да те закачат цяла година. Но времето тече бързо за този, който трябва да го разпределя за много работи. И накрая очертаването на маршрута става една импровизация, където прибързаността и небрежността са оставили своя отпечатък.

Друга причина, поради която ние от време навреме срещаме съдии по очертаване на маршрута, които се отнасят небрежно и гледат прекалено леко на своята задача, произтича чисто и просто от липсата на знания.

Не може да се обвини никой, че не е извършил някаква работа, за която нищо не знае, или която не познава. С прости, примитивни и непълни знания и самата работа става проста, примитивна и непълна.

Един съдия по очертаване на маршрут с такива минимални знания не се нуждае от много време, за да очертае един маршрут. За него контролните точки, които търси, са винаги по посоката на компаса от първата най-добра точка, от която той изхожда. Всичко е просто, неусложнено и направено бързо! Но сега ние навлизаме в нашата последна и най-важна глава:

Теоретичните знания

НЕПОЗНАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА ЗА ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА и следователно липсата на достатъчно знания в областта на ТЕОРИЯТА на маршрута е без съмнение първата причина, поради която все още толкова много състезания попадат от грешната страна на разделителната линия. Тук не помага и най-съзна-

телната работа. Колкото и много часове да работим, те не могат да заменят теоретичните знания, без които всеки съдия по очертаване на маршрут ще се върти като сляп и ще представлява опасност за спорта на който, според него, донася голяма полза.

А причината за това е много проста. Теоретическите знания, които са едно толкова необходимо условие за владеенето на техниката за очертаване на маршрута, не могат да се научат от само себе си! Човек не може да направи това без едно основно изследване, което извънредно малко хора имат възможност и условия да направят. Трябва да се каже, че има голяма разлика между ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРЯТ и УЧАСТИЕ В СЪСТАЗАНИЕ ПО ОРИЕНТИРАНЕ.

По отношение на ориентирането в състезанието, всички знаят, че теорията е лека като перце в сравнение с практиката. Независимо от това колко отлични съвети ще получим като начинаещи, ние правим точно обратното, когато излезем в гората. Тук трябва през цялото време да се учим практически от грешките /да отчитаме посоката по компаса обратно, да четем картата небрежно, да проследяваме "не този, когото трябва" и т.н. до безкрайност, чак докато се научим да действуваме правилно/. Що се отнася до очертаване на маршрута, за нещастие, в много случаи не можем да се учим от нашите грешки. Случва се съдията по очертаване на маршрута десетилетия да повтаря една и съща грешка всеки път, без да може да схване това! Не може следователно, както мнозина си мислят, да се научиш да очертаваш маршрут само като участваш в състезания по ориентиране. Това е една голяма и съдбоносна грешка.

БЕЗ ТЕОРИЯТА ние ще стигнем само на едно единствено място при очертаване на маршрута: ПОД ГРАНИЦАТА!

ЕДНА ГАРАНЦИЯ!

Трябва да ни стане ясно, че ако искаме да се научим да очертаваме правилно маршрут, нужно е да изучим теорията на маршрута: Или трябва да седнем пак на скамейката на някой курс по очертаване на маршрут, или трябва по някакъв начин да се опитаме да научим изводите и основните принципи, до които са достигнали с научна точност изтъкнати изследователи.

Заслугата за тази необходима работа се пада на първо място на един човек, който е направил повече от всеки друг за провеждането на ориентирането по правилни състезателни форми. Това е УЛЕ ЕКБУМ, почти легендарния старши лесничей от Гапенберг и баща на изкуството на очертаване на маршрута.

Сега, когато читателят очаква да навлезе в проблемите на очертаване на маршрута, добре е да знае, че теорията на маршрута за състезание по ориентиране, която се предлага в тази книга, във всички основни моменти е изградена изцяло върху теориите на ЕКБУМ.

ТЕОРИЯ НА МАРШРУТА

Научната стойност на всяка теория се обуславя от това до каква степен може да се овладее действителността въз основа на нея. Благодарение на теорията, ние не се лутаме в тъмнина, не работим на халос. Теорията ни дава нещо, към което можем да се придържаме и по което можем да се справяме. В най-голяма степен това важи и за ТЕОРИЯТА НА МАРШРУТА, където ясната представа и солидните знания са необходимо условие за практическа работа.

Един изчерпателен анализ

Сложната форма на провеждане на състезания по ориентиране изисква от своите уредници дълбоко познаване на същността на ориентирането, дори когато те отговарят за по-простите моменти, когато са на старта или финала, когато отговарят за известен брой контролни точки или отчитат времето по хронометър. Когато говорим за теорията на маршрута, не можем да предпишем едно "патентовано лекарство" без същевременно да изясним какво съдържа то. Следователно, необходимо е да се потрудим да направим най-изчерпателен анализ на основните положения на тази теория. Може би това ще допринесе и за по-лесното преглъщане и смилане на "скучната теория"... Винаги е по-добре да се посети един лекар, който има време и за малко разяснения, отколкото лекар, който направо ти дава написана диетична листа. Винаги е по-леко да се следва една линия, ако се знае защо.

Кое е по-важно

Както вече казахме (и което е още по-ясно ще изпъква по-нататък в книгата) ориентирането се състои от няколко клона или фази (не е важно как ще ги наречем). Не е достатъчно съдията по очертаване на маршрута да урежда състезания, в които тези моменти да се появяват така да се каже от само себе си. Задачата на съдията по очертаване на маршрута е да ги изкара на бял свят, съзнателно да работи за тяхното проявяване. Не е достатъчно също така те само да съществуват - в много случаи те трябва да се проявяват в определени пропорции един към друг. Ето защо за съдията по очертаване на маршрута е важно да знае кои от тях са най-важни.

При очертаване на маршрута непрекъснато ще се натъкваме на проблеми, които трябва да се преценят всеки за себе си. Много пъти ще става дума за компромис—в случаи, когато както желанията, така и многото моменти влизат в конфликт. При такива случаи е необходимо ясно да се знае кое е най-важното и кое трябва да се отстъпи.

За да можем да изясним това най-добре, ние ще разгледаме всяко нещо поред, според неговата ВАЖНОСТ и СТОЙНОСТ. ПО ТОЗИ НАЧИН НАЙ-ВАЖНИТЕ НЕЩА ВИНАГИ ЩЕ ИДВАТ НА ПЪРВО МЯСТО. При такъв ред ще бъде полесно да се преценяват различните моменти и да се решава кое е от най-голямо

значение при “конфликтите”, следователно, кое трябва да се изтъква и кое задържа.

Теория и практика

Когато стане дума за изчерпателно и в същото време просто, ясно и сбито изложение на теорията на маршрута, не може да се даде по-прегледно и ясно разграничаване от това на ЕЛЕМЕНТАРНИ ПРАВИЛА и тъй наречените ТЪНКОСТИ, които ние толкова добре познаваме от нашите конкурси по очертаване на маршрути.

По неволя тук се явява една разлика в изложението. Когато става дума за правила за конкурси по очертаване на маршрут, всичко се разглежда с оглед на факта, че това е една рязко ограничена писмена работа, докато тук ние ще се занимаваме с теория и ще разглежда очертаването на маршрута с оглед на неговото прилагане на практика. Това трябва да се има предвид, тъй като всяка от тези форми има своето време и своята ценност.

ЕЛЕМЕНТАРНИ ПРАВИЛА И КРАЙЪГЪЛНИ КАМЪНИ

Няма състезателен маршрут, който да е напълно еднакъв с някой по-раншен. Готови шаблони, по които да се очертава маршрут, не съществуват. Точно обратното, може де се каже, че вариантите тук са неизброими. И свободата и самостоятелността при действие и изпълнение са две понятия, които се използват с особено уважение в ориентирането. Ето защо един съдия по очертаване на маршрута има повече възможности от който и да е спортен ръководител, чрез знанията си и богатите си идеи, да направи своята работа оригинална, да придаде на своя маршрут личен оттенък.

ВЪПРЕКИ ТАЗИ ГОЛЯМА СВОБОДА, има известни правила или установени положения, спазването на които е необходимо, за да може ориентирането да се проявява в своята истинска състезателна форма. Тези правила и установени положения не противоречат на свободата и именно защото свободата е толкова голяма, необходимо е тези правила да се спазват.

Независимо как ще се развива ориентирането като спорт, можем обаче да предвидим, че тези правила ще останат неизменни. Те са ЕЛЕМЕНТАРНИ ПРАВИЛА в работата по очертаване на маршрут.

Според своя характер, елементарните правила при очертаването на маршрут могат да се сведат до четири. Затова ние символизираме четирите основни елемента с понятието КРАЙЪГЪЛНИ КАМЪНИ, което подчертава важността и значението, което им се отдава.

Тези елементарни правила и крайъгълни камъни, когато се спазват, са СИГУРНА ГАРАНЦИЯ, че ОРИЕНТИРАНЕТО ЩЕ СЕ ПРОЯВЯВА В СВОЯТА ПРАВИЛНА СЪСТЕЗАТЕЛНА ФОРМА. Като се отнасяме с уважение към тях, ние и изключваме възможността да прокараме нашия маршрут от грешната страна на границата.

Четирите крайъгълни камъка

Като представяме елементарните правила, трябва да подчертаем, че всички те са еднакво важни за общия резултат, но в отношенията си едно към друго и в съгласие с това, което се каза преди малко, тяхното степенуване е от голямо значение.

1. КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ

2. ЧЕТЕНЕТО НА КАРТАТА

3. МОМЕНТА НА СЛУЧАЙНОСТ

4. СТАРТ И ФИНАЛ

Първият крайъгълен камък:

КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ

Че КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ са на първо място, става ясно от факта, че по-малки грешки в другите крайъгълни камъни не винаги провалят състезанията, докато едно състезание напълно се обърква поради наличието на една единствена грешна контролна точка.

Каква трябва да бъде контролната точка?

Има три неща, които съдията по очертаване на маршрута трябва да гарантира, за да бъде напълно сигурен, че контролните точки са такива, каквито трябва да бъдат:

1. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ НА ОБОЗНАЧЕНОТО МЯСТО

2. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ТОЧНО ФИКСИРАНА

3. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ПОДХОДЯЩА ЗА ЦЕЛТА

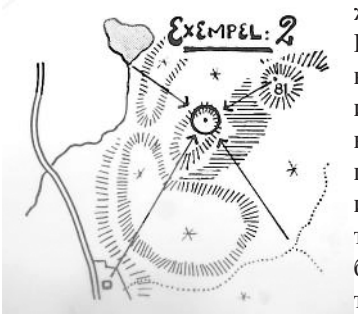
1. Контролната точка да бъде на обозначеното място

Като се каже, че контролната точка трябва да бъде на обозначеното място, това означава, че тя трябва да бъде разположена на ОБОЗНАЧЕНИЯ ПРЕДМЕТ НА МЕСТНОСТТА и на ОБОЗНАЧЕНОТО според заданието МЯСТО върху този предмет (нанесено на картата с точка или по друг начин). Така например, ако се каже “Горе, на североизточната страна на възвишението”, то контролната точка трябва да бъде разположена на обозначеното място върху обозначеното възвишение (виж съседната фигура).



ОБОЗНАЧЕНИЯТ ПРЕДМЕТ НА МЕСТНОСТТА (в случая това е връхче) е винаги този предмет, който съставителят на картата е предвидил. Тук трябва да се има предвид преди всичко картата, поради което можем да кажем, че първото изискване на съдията по очертаване на маршрута, по отношение на контролната точка, е тя да бъде пласирана правилно според картата.

За да може да се изясни къде е разположен обозначеният на картата предмет върху самата местност, необходимо е да се проведе внимателно запознаване с местността. Това означава, че съдията по очертаване на маршрута не бива да гледа на самата контролна точка (мястото, където ще се закачи знакът и ще седи служебното лице при контролната точка) КАТО НА ИЗОЛИРАНО МЯСТО. Контролната точка трябва да е нанесена заедно с нейните околности. Тук имаме предвид не само местността около самата контролна точка, а много по-широк район, който ще помогне на съдията по очертаване на маршрута и на състезателите правилно да определят нейното положение. Необходимо е да се нанесат и най-близките ориентири, с помощта на които състезателите ще могат да пресметнат разположението на



контролната точка.

Да се върнем на примера с възвишението. Не е достатъчно съдията по очертаване на маршрута да намери "обозначеното възвишение" и да пласира контролната точка на "обозначеното място". Необходимо е освен това самото ВЪЗВИШЕНИЕ ДА БЪДЕ РАЗПОЛОЖЕНО ПРАВИЛНО върху картата и по този начин ОРИЕНТИРИТЕ ОКОЛО НЕГО да бъдат нанесени правилно и по отношение на възвишението (виж съседната фигура).

ОБОЗНАЧЕНИЯТ ПРЕДМЕТ НА МЕСТНОСТТА И ОБОЗНАЧЕНОТО МЯСТО ВЪРХУ НЕЯ, ВЯРНО ИЗОБРАЖЕНИЕ ВЪРХУ КАРТАТА НА ОКОЛНОСТИТЕ НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА И ПРАВИЛНИ НАПРАВЛЕНИЯ И РАЗСТОЯНИЯ ОТ БЛИЗКО РАЗПОЛОЖЕНИТЕ ОРИЕНТИРИ са следователно изискванията за една правилно пласирана контролна точка.

Правило за сигурност

За да може да изпълни горните изисквания, съдията по очертаване на маршрута трябва да се бори за спазване на ПРАВИЛОТО ЗА СИГУРНОСТ, което чрез своите три точки ни дава най-сигурната гаранция, че контролната точка е пласирана правилно.

А. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА Е РАЗПОЛОЖЕНА ПРАВИЛНО СПОРЕД КАРТАТА

Б. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА Е РАЗПОЛОЖЕНА ПРАВИЛНО ПО РАЗСТОЯНИЕ

В. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА Е РАЗПОЛОЖЕНА ПРАВИЛНО ПО ПОСОКА НА КОМПАСА

ПРАВИЛНО СПОРЕД КАРТАТА—това означава, че контролната точка и нейните околности съвпадат напълно според картата.

ПРАВИЛНО ПО КОМПАСА—това означава, че контролната точка съвпада с посоката по компаса, когато се изхожда от ориентири извън района на контролната точка при движение по азимут, от която и да е логически мислима точка.

ПРАВИЛНО ПО РАЗСТОЯНИЕ—това означава, че контролната точка съвпада и по броя на крачките, ако се изхожда от споменатите изходни точки.

Най-важната задача

Да разположи правилно контролната точка е най-важната задача на съдията, но също така и най-лесната. Затова се изисква само умението на съдията по очертаване на маршрута да чете картата, заедно с чисто математическото упражняване на движение по азимут и броене на крачки—двата най-леки момента в ориентирането.

Няма ПО-ГЛУПАВО от това, едно състезание да се провали заради неправилно пласирана контролна точка. Никога един съдия по очертаване на маршрут не

се осъжда по-сурово, отколкото когато е съдействал за такава "катастрофа". Това е достатъчно основание за нас да се осигурим срещу неприятни изненади, като при избор на контролна точка винаги имаме точките А, Б и В и ПРАВИЛОТО ЗА СИГУРНОСТ като образец за действие.

Правило за сигурност в практиката

Някои важни проблеми във връзка с практическото приложение на правилото за сигурност трябва да се изяснят по-подробно.

Правилно според картата

Към търсенето на обозначения предмет на местността трябва винаги да се подхожда внимателно, защото подобни на него други предмети на местността, ненанесени на картата, могат да се вземат за предмета, предвиден от съставителя на картата. Минимални отклонения на направленията и разстоянията могат да играят също голяма роля и пр. Ето защо, чрез внимателно запознаване с местността, съдията по очертаване на маршрута трябва да се запознае с всичко близко до контролната точка, което би било от полза да се знае. Едва след като по този начин е получил ясна представа за целия район около контролната точка, той може със сигурност да реши кой е истинският предмет на местността.

ПОД РАЙОН около КОНТРОЛНАТА ТОЧКА разбираме на първо място самия предмет на местността, върху който е разположена контролната точка, плюс най-близко разположените предмети на местността, които са от такъв характер, че могат да покажат пътя. Следователно, за да имаме ПРАВИЛНИ СПОРЕД КАРТАТА контролни точки, необходимо е изображението върху картата на района на контролната точка да бъде правилно.



Ако картата е толкова лоша, че състезателят може да добие погрешна представа за разположението на контролната точка, тя може да се използва само ако съдията по очертаване на маршрута, чрез забележка или по друг начин изясни на състезателя истинското положение на картата.

От това става ясно, че картата е основното. Състезателят ще построи своите разсъждения преди всичко според данните от картата. Следователно до контролната точка, когато има условия за това, човек трябва да може да се доберe преди всичко с помощна на четенето на картата—това е не само А, но и Я, що се отнася до ориентирането. Не случайно компасът и броенето на крачки са поставени на второ място. Трябва да се подчертае, че компасът е помощно средство, което прави движението

по азимут опростено. И като момент в ориентирането, то е значително по-просто от другите моменти—на първо място от момента на четене на картата.

КАТО ДОПЪЛНИТЕЛНО ПОМОЩНО СРЕДСТВО, В СЛУЧАИ КОГАТО КАРТАТА ДАВА МАЛКО ИЛИ НЕДОСТАТЪЧНО СВЕДЕНИЯ, КОМПАСЪТ Е ЕДНО БЕЗЦЕННО НЕЩО, БЕЗ КОЕТО НЕ МОЖЕ. Затова и днес техниката на състезанието включва тясно взаимодействие между четене на картата, движение по азимут и броене на крачки. Това важи, не на последно място, за съдията по очертаване на маршрута, който преди всичко с помощта на компас и броене на крачки може да получи вярна представа за точността на картата и да достигне до сигурност при запознаването с местността.

Правилно по компас и по разстояние

Чрез броене на крачки и движение по азимут от ориентири извън района на контролната точка, съдията по очертаване на маршрута проверява правилността според картата на контролната точка. АКО ТЯ СЪВПАДА ПО РАЗСТОЯНИЕ И НАПРАВЛЕНИЯ, СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА МОЖЕ ДА БЪДЕ НАПЪЛНО СИГУРЕН, ЧЕ КОНТРОЛНАТА ТОЧКА Е ПРАВИЛНО ПЛАСИРАНА. АКО ТЯ НЕ СЪВПАДА—ПРИ ИЗХОЖДАНЕ ОТ НЯКОЙ ОРИЕНТИР МОЖЕ ДА СЕ ИЗПОЛЗВА САМО ПРИ УСЛОВИЕ, ЧЕ ОТКЛОНЕНИЕТО ПО ЯСЕН НАЧИН СЕ СЪОБЩИ НА СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ.

Когато съдията по очертаване на маршрута, чрез броене на крачки и движение по азимут, проверява своите контролни точки, той не бива да се поддава на своите желания, а трябва неотклонно да следва компаса, да не се влияе от по-рано придобитите познания за местността.

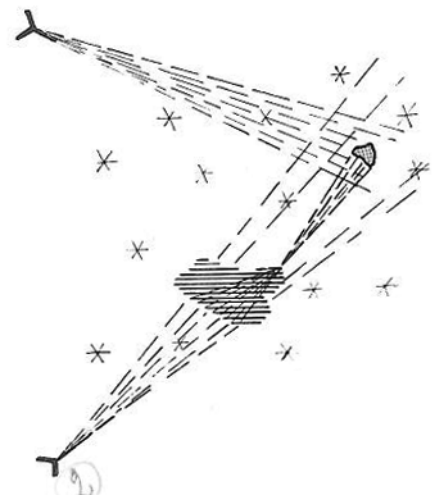
Трябва ли винаги да дойдем абсолютно “точно” и колко можем да се “отклоним” без да заслужим справедлива ЗАБЕЛЕЖКА? Във всеки случай целта е да дойдем колкото е възможно по-правилно. Две причини, поради което можем при нормални обстоятелства да се отклоним малко от целта при движение по азимут, трябва винаги да се имат предвид от съдията по очертаване на маршрута. НЕСЪВЪРШЕНСТВОТО НА КОМПАСА и КАЧЕСТВОТО НА КАРТАТА.

Несъвършенството на компаса

Модерният състезателен компас, въпреки своите качества, не е прецизен инструмент. Той има редица недостатъци, които в много случаи правят движението по азимут несигурно и зависимо от случайностите.

Тъй като не е по силите на състезателя със собствени средства да преодолее тези недостатъци, съдията по очертаване на маршрута трябва винаги да ги има предвид при работата си.

На съседната фигура виждаме два противоположни примера за движение по азимут към една и съща контролна точка:



В първия случай състезателите зависят напълно от компаса. Тук съдията по очертаване на маршрута трябва да се погрижи предмета на местността, върху който е разположена контролната точка, да бъде правилно избран, по отношение на направлението и да бъде с такива размери, че състезател, който се движи правилно по азимут, да не го задмине.

Във втория случай състезателят има възможност да коригира и проверява своето движение по азимут по условията на местността. При този случай съдията по очертаване на маршрута няма нужда да взема предвид несъвършенствата на компаса. Състезател, който продължава направо през блатото, без да коригира неправилната посока, отговаря сам за собствената си грешка.

По време на очертаване на маршрута, съдията трябва да държи сметка за НЕСЪВЪРШЕНСТВАТА НА КОМПАСА. Затова, когато той, чрез броене на крачките и движение по азимут, проверява своите контролни точки, всяко малко отклонение от някои от ориентирите не означава непременно погрешност на картата.

Причините за неточността могат да бъдат в самия компас или в неумението правилно да се борави с него.

Това трябва да ни бъде напълно ясно, за да можем добре да прилагаме правилото за сигурност. В главата "КОМПАС И НЕГОВОТО ИЗПОЛЗВАНЕ" ще получим ясна представа за важните въпроси на движението по азимут, затова, което съдията по очертаване на маршрута трябва да изисква от себе си и от състезателя.

КАЧЕСТВО НА КАРТАТА

Най-трудно преодолимият фактор, за да приложим правилото за сигурност трябва да търсим в различното качество на нашите карти.

На всички наши по-добри и по-нови видове карти точното пласиране на контролната точка не е никакъв проблем. По-груби грешки по отношение на картата, направления и разстояния принадлежат на изключенията. Появилите се отклонения в разстоянията и направленията не важат за картата като цяло, а само за отделни изопачени места, които по очебиен начин контрастират с останалите части на картата. В този случай разположението на контролната точка фактически е погрешно. Но посредством ПРАВИЛОТО ЗА СИГУРНОСТ ние можем по ефикасен начин да открием и избегнем това.

По-различно е положението, когато сме принудени да работим с лоши кар-

ти, при които непрекъснато появяващи се отклонения трябва да се разглеждат като нормални. Това важи, повече или по-малко, за всички наши по-стари карти, прие които несъвършеното им снемане не е позволило местността да бъде предадена абсолютно точно, което според АБВ на правилото за сигурност е от най-голяма полза за нас. При такива случаи много пъти е невъзможно да се намерят контролни точки, които във всяко отношение да са разположени правилно според картата, правилно по компаса и по разстояние. Тъй като такива видове карти, поради това че са бедни на детайли, са бедни и на подходящи контролни точки, нашите АБВ трябва да се приспособят така, че да не затрудняват повече и без това трудните условия за очертаване на маршрут.

За да може да направи това, БЕЗ ДА ПОСТАВИ НА ЗАДЕН ПЛАН ИЗИСКВАНИЯТА ЗА СИГУРНОСТ И ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ ЕДНА ПРАВИЛНО ПЛАСИРАНА КОНТРОЛНА ТОЧКА, съдията по очертаване на маршрута трябва да се придържа към следния принцип:

ОТКЛОНЕНИЯТА ТРЯБВА ДА БЪДАТ ТОЛКОВА ГОЛЕМИ, ЧЕ НИЕ В ДВИЖЕНИЕ ПО АЗИМУТ И БРОЕНЕ НА КРАЧКИ ДА МОЖЕМ ДА СТИГНЕМ ДО МЯСТО ВЪТРЕ В РАЙОНА НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА, КОЕТО ПРЕСЪЗДАДЕНО НА МЕСТНОСТТА ТРЯБВА ДА БЪДЕ ТОЛКОВА ПРАВИЛНО, ЯСНО И ОТЧЕТЛИВО, ЧЕ КАТО ЧЕТЕМ ЩАРТАТА ДА ВИЖДАМЕ САМО ЕДНО ЕСТЕСТВЕНО НАПРАВЛЕНИЕ, В КОЕТО ДА ТЪРСИМ КОНТРОЛНАТА ТОЧКА.

КОГАТО ДВИЖЕНИЕТО ПО АЗИМУТ ВОДИ ДО ГРЕШКИ

Нека разгледаме сега няколко примера, при които КАРТАТА ДАВА НА СЪСТЕЗАТЕЛЯ ПРАВИЛНА ПРЕДСТАВА ЗА РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА въпреки някои малки отклонения при движението по азимут и броенето на крачки от разположени извън района на контролната точка ориентир

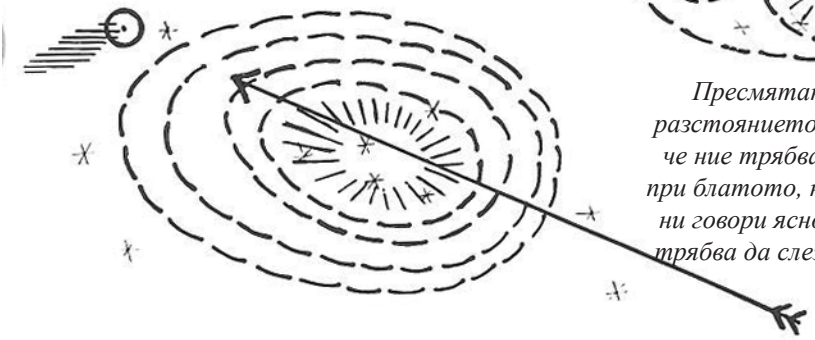
Контролни точки от горния вид са напълно годни за състезателя, той като картата ясно и отчетливо отстранява грешките на компаса и определянето на разстоянието. Състезател, който сляпо следва своя компас и брои автоматично крачките си, трябва да обвинява не “случайността” и своята лоша карта, а само себе си и следователно губи (въпреки, че е вървял ПРАВИЛНО според компаса) по един напълно легален състезателен начин.

Въпреки, че звучи парадоксално, състезанията по наши по-стари и неточни карти често се провеждат с помощта на компаса, но благодарение на техните недостатъци, състезателите са принудени по време на движението по азимута да се занимават и с ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА. Колкото по-стара е една карта, толкова помалко са възможностите да се върви точно с помощта на компаса. Един факт, който винаги трябва да стои в състезанието на активния състезател по ориентиране.

ЗА СЪСТЕЗАТЕЛНИЯ СЪДИЯ ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА ТРЯБВА ВИНАГИ ДА БЪДЕ ЯСНО, че недостатъчно точното предаване на местността в поостарите карти, което до голяма степен прави невъзможно пласирането на контролната точка точно по направления и разстояния, НЕ БИВА ДА ГО КАРА ДА СЕ

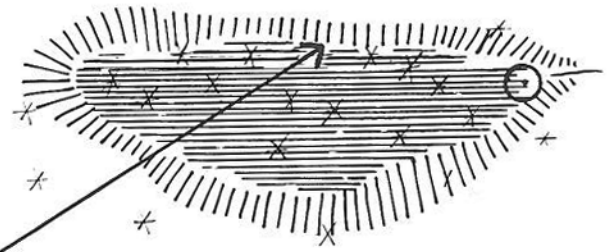
Компасът сочи стръмното възвишение, вместо да ни води съм седловината, където е контролната точка

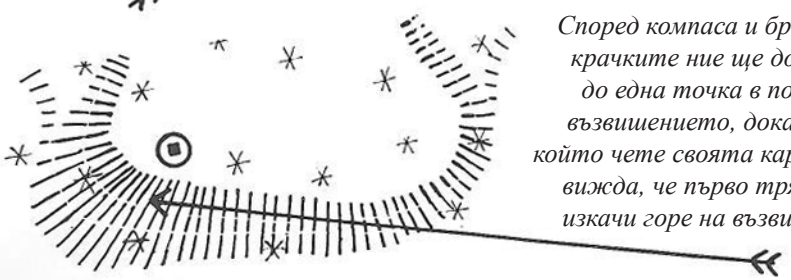




Пресмятането на разстоянието ни говори, че ние трябва да бъдем при блатото, но картата ни говори ясно, че първо трябва да слезем надолу.

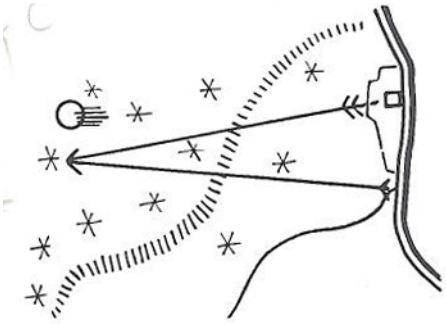
Компасът ни води направо към блатото, вместо към ъгъла, където е контролната точка..





Според компаса и броенето на крачките ние ще достигнем до една точка в полите на възвишението, докато този, който чете своята карта, веднага вижда, че първо трябва да се изкачи горе на възвишението.

ОТКАЗВА ОТ ИЗПОЛЗВАНЕТО НА ТЕЗИ ПОМОЩНИ СРЕДСТВА ПРИ СВОЯТА РАБОТА. Напротив, трябва още по-внимателно да се определя положението на контролната точка, чрез движение по азимут и броене на крачки да получи такава ясна представа за района на контролната точка, каквато винаги трябва да има, за да може правилно да пасира контролните точки, които после да могат да се намерят и от състезателя с помощта на същите средства.



Както се вижда, пласирането на контролните точки от рода на тези, които са дадени за пример по-горе, изисква внимателна преценка от страна на съдията по очертаване на маршрута. По никакъв начин не бива да се смесват с контролните точки от рода на тези, които са показани на Пример 5. Тук при четене на картата няма оправдание за измененото разположение на блатото до контролната точка.

КОГАТО НЕ РАЗПОЛАГАМЕ С УСЛОВИЯ ЗА ЧЕТЕНЕТО НА КАРТАТА, ЗА ДА ИЗЯСНИМ РАЗПОЛОЖЕНИЕТО НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА, НЕОБХОДИМО Е ДА СЕ ОПРЕДЕЛИ ТОЧНОТО РАЗПОЛОЖЕНИЕ НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ПОСРЕДСТВОМ ДАННИТЕ, КОИТО НИ ДАВА КОМПАСЪТ И ИЗМЕРВАНЕТО НА РАЗСТОЯНИЕТО.

Контролна точка 5

Малкото тресавище

ВНИМАНИЕ! ТРЕСАВИЩЕТО Е НА 100 МЕТРА СЕВЕРНО ОТ МЯСТОТО, ПОСОЧЕНО В КАРТАТА

Ако и това не може да се направи, контролната точка трябва да се премахне, щом отклоненията не са от такъв характер, че да могат да се съобщят на състезателя чрез ЗАБЕЛЕЖКА КЪМ ОПИСАНИЕТО или нещо от този род, което ще се разгледа по-обстойно по-нататък в книгата.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ:

Нека отсега обобщим тази важна глава: Чрез сравнително изучаване на картата и местността, съдията на маршрута определя правилния предмет на местността. После той проверява разположението на контролната точка посредством движение по азимута и броене на крачките от тези ориентири, от които се смята, че ще изхождат състезателите. Ако и тук е наред правилото ЗА СИГУРНОСТ е спазено и ние знаем, че контролната точка е пласирана правилно. Ако има някакви отклонения в разстоянията или направленията, контролната точка /без забележка/ може да се използва само ако са налице следните условия:

1. ИЗОБРАЖЕНИЕТО НА КАРТАТА ВЪТРЕ В РАЙОНА НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ВЯРНО

2. ОТКЛОНЕНИЯТА ДА НЕ БЪДАТ ТОЛКОВА ГОЛЕМИ, ЧЕ ЧОВЕК, ПОС-

РЕДСТВОМ ДВИЖЕНИЕ ПО АЗИМУТ И БРОЕНЕ НА КРАЧКИТЕ ДА НЕ МОЖЕ ДА ДОСТИГНЕ НИКОЯ ТОЧКА, РАЗПОЛОЖЕНА ВЪТЕРЕ В РАЙОНА НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА

3. ЧОВЕК, ОТ ТАЗИ ТОЧКА, ПОСРЕДСТВОМ ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, ДА ВИЖДА САМО ЕДНО ЕСТЕСТВЕНО НАПРАВЛЕНИЕ, В КОЕТО ДА ТЪРСИ КОНТРОЛНАТА ТОЧКА.

Второ изискване:

Контролната точка да бъде точно фиксирана

Едно необходимо изискване към правилно пласирана контролна точка е тя да бъде ТОЧНО ФИКСИРАНА. Това означава контролната точка да бъде от такъв характер и да бъде върху толкова конкретен предмет на местността, че без опасност да се сгреши да може да се фиксира както на картата, така и на местността.

ФИКСИРАНЕ НА КАРТАТА

Често може да се допусне грешка при нанасянето на контролната точка на КАРТАТА, отчасти поради това, че много и различни предмети на местността, разположени гъсто един до друг върху една неясна карта, отчасти поради това, че еднакви форми на релефа са разположени близко една до друга. Освен това, понякога контролната точка /когато се използва само писано задание за контролната точка/ не може да се посочи точно поради липса на близко разположен текст на картата, или пък когато текстът е неясен. Предметът на контролната точка може да бъде толкова малък /т.н. контролни точки – главички на топлийки и пр./, че той да се открива трудно. Освен това неговият характер и външност могат да бъдат такива, че състезателят да не може да разбере какво е имал предвид съдията по очертаване на маршрута.

ЕСТЕСТВЕНО НЕ БИВА ДА БЪДЕ ТАКА! Контролната точка трябва да се нанася бързо, без трудност или съмнение. Съдията по очертаване на маршрута трябва да има предвид, че състезателите, които ще се борят тук може би при лошо време, и няма да имат нищо друго, с което да измерват, освен меко казано "грубия" линеал на компаса, че те не четат заданието по същия начин, както съдията вкъщи на бюрото си с пергел, сметачна линийка и транспортир за измерване на ъглите на картата. КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ТРЯБВА ВИНАГИ ДА МОЖЕ ДА СЕ УТОЧНИ С БОДЕНЕ НА ИГЛА!

Идеалът на фиксираната на картата контролна точка е: състезателят само като чете картата по заданието, без да измерва, ясно и точно може да нанесе контролната точка.

ФИКСИРАНЕ НА МЕСТНОСТТА

НА МЕСТНОСТТА се изисква фиксирането на контролната точка да бъде то такава степен ограничено върху обозначения предмет на местността и мястото върху този предмет да бъде до такава степен фиксирано, че състезателят в никакъв случай да не бъде принуден да изостави планомерното търсене за сметка на търсенето на слука.

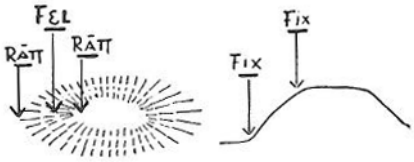
Примери, за не добре фиксирани върху местността контролни точки има колкото щете, затова ще спомена някои от най-обикновените случаи:



ХЪЛМ, който има не един връх, а няколко, или който е толкова плосък, че състезателят трябва да се лута напред-назад, за да намери обозначения връх.

РАЗВАЛИНА, която е до такава степен обраснала с растителност, че състезателят след като е намерил мястото, трябва да "играе на криеница" сред храстите, за да намери самата развалина, в която са настанени служебните лица при контролната точка.

ХЪЛМ, която е толкова ерозирал, че трудно може да се прецени къде започва и къде свършва.



КРАЙ НА БЛАТО, което не се обхваща от определена здрава почва.

СКЛОН НА ХЪЛМ без ясно определени граници в сечение. Разположението на КТ върху склона трябва винаги да се фиксира – "горе на"… "в основата на"… и т. н.

Пласиране на знаците

Тясно свързано с понятието ФИКСИРАНА контролна точка е ПЛАСИРАНЕТО НА ЗНАЦИТЕ: Знакът не е предназначен да показва на състезателя пътя към контролната точка и следователно не бива да се вижда от далечно разстояние. Но той не е предназначен също така да бъде "търсен" и следователно не бива да се скрива под някой бор. Знакът трябва да бъде напълно забележим, щом като състезателят достигне до контролната точка за да го насочи направо към служебните лица при контролната точка.

Едно сравнително широко разпространено заблуждение е, че знакът трябва да се вижда от такова и такова разстояние – желанията и сведенията варират, както и че трябва да се вижда от "направлението" на бягането, да виси на определена височина и т.н. ОБАЧЕ ТУК НЯМА НОРМИ – и разстоянието и направлението и пласирането се намират в тясна зависимост от вида на самата контролна точка и

следователно са различни за всеки отделен случай.

ЕДИН НЕОСОБЕНО ДОБРЕ ФИКСИРАН КРАЙ НА БЛАТО може да се "спаси", например, като се поставят няколко високо разположени знаци, видими на достатъчно далечно разстояние, за да привлекат състезателите, които са вървели правилно, и ако контролната точка е била добре фиксирана, те са щели да я открият.

ЕДИН ЗАВОЙ НА РУЧЕЙ може (ако се вземе противоположния пример) да бъде до такава степен обрасъл с ниска растителност, че състезателят трябва да навлезе почти в самия ручей, за да отиде при съдиите при контролната точка, тъй като знакът се забелязва едва от няколко метра.

Колкото една контролна точка е по-добре фиксирана, толкова по-очевидно е как трябва да се разположат знаците: при едно кръстовище на пътеки, на един граничен ъгъл, на един остър край на поляна и т.н. знак може да се закачи само на едно място.

Колкото една контролна точка е по-малко фиксирана, толкова по-голяма преценка изисква пласирането на знаците.

***

Третото изискване е:

Контролната точка да бъде подходяща за целта!

Това означава контролната точка, във всеки отделен случай, да изпълнява задачата, за която е предназначена и да бъде в правилно съотношение с отсечката и, следователно, да има предвидена за случая степен на трудност. Освен това контролната точка, по своя външен вид и характер, трябва да отговаря на този предмет, от който се състои и, разгледана като проблем, трябва по разумен начин да се разбере и разреши от съставителя.

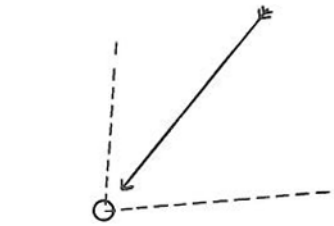
От горното става ясно, че тук се поставя на преценка разсъдливостта на съдията по очертаване на маршрута. Докато условията за контролната точка да бъде тя ПРАВИЛНО ПЛАСИРАНА И ФИКСИРАНА можеха да се измерват с точни средства, тук "инструментите за измерване" са опитността, съобразителността и здравата логика. Небрежността към този инструмент е еднакво опасна, както небрежността към точните средства за измерване. ПОДХОДЯЩИ контролни точки, които са пласирани НЕПРАВИЛНО и НЕПОДХОДЯЩИ контролни точки, които са пласирани ПРАВИЛНО, са еднакво негодни.

Примери за неподходящи контролни точки има много. Тук ще се разгледат по-подробно някои от най-обикновените форми:

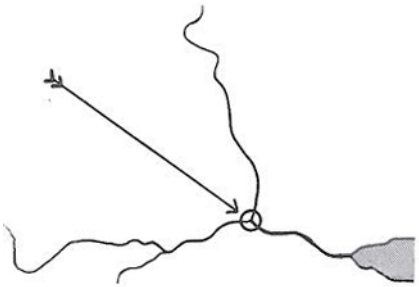
ПРАВИЛНА СТЕПЕН НА ТРУДНОСТ

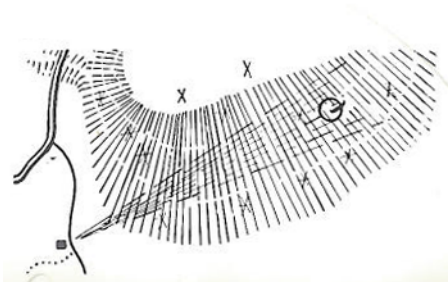
Контролната точка трябва да има умерена степен на трудност, съобразена с от-

сечката и целта, не трябва да бъде нито прекалено лесна, нито прекалено трудна.



Прекалено ЛЕСНИ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ са всички големи контролни точки, които привличат вниманието, вместо да изискват необходимото напрежение и опитност в ориентирането. Такава контролна точка няма никаква стойност. Всички ниви, езера и големи поляни са неподходящи за други, освен за начинаещите. Но даже контролни точки, разположени на релефни форми могат да бъдат прекалено доминиращи – големи хълмове и възвишения и т.н. – или такива, които по своя характер привличат вниманието и "теглят" състезателя към себе си, като например граничен ъгъл от "погрешна страна" или съединението на два ручея, което улавя като охтопод състезателя със своите дълги "пипала".





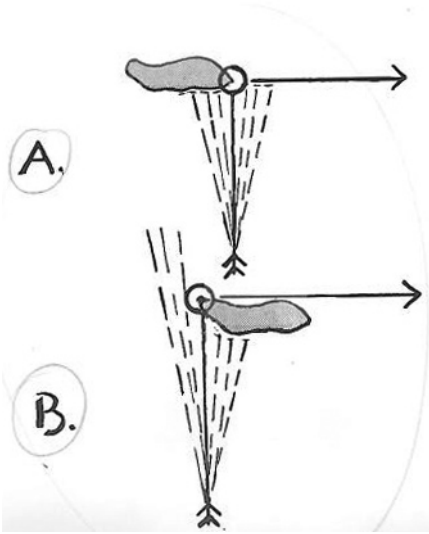
Прекалено ТРУДНИ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ са такива, за чието откриване освен опит и умение, се изисква и до известна степен късмет или случайност. КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ НЕ БИВА ДА БЪДАТ ТОЛКОВА ТРУДНИ, ЧЕ ДА НЕ МОГАТ ДА СЕ НАМЕРЯТ САМО С ОПИТНОСТ И УМЕНИЕ. Тук спадат преди всичко така наречени "невъзможни по компаса" контролни точки, чийто брой е най-голям. Това са контролни точки, които без да има условия за четене на картата от близко разстояние, са толкова малки, а разстоянията от най-близките ориентири – толкова големи, че даже състезателите без грешка при движението по азимут рискуват да ги подминат.

ПРАВИЛНАТА СТЕПЕН НА ТРУДНОСТ изисква съдията по очертаване на маршрута да съобрази контролните точки според "класата" и опитността на участниците. Контролната точка, която е подходяща за елитни състезатели по ориентиране или за опитни мъже от класата "олд бойс" неподходяща за начинаещи или за още неопитни момчета-юноши младша възраст – и обратното. ОПИТНОСТТА НА СЪСТГЕЗАТЕЛИТЕ ТРЯБВА ВИНАГИ ДА БЪДЕ ОСНОВА ЗА РАЗСЪЖДЕНИЯТА НА СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА! Това е едно от условията, за да може да се предлагат на състезателите във всеки отделен случай подходящи контролни точки.

ПРАВИЛНО ПЛАСИРАНЕ НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА

Що се отнася до известни предмети върху които се поставя контролната точка, и които трябва да се "хранят с компаса", може да бъде от значение, къде върху този предмет съдията ще разположи своята контролна точка. В такива случаи правилната преценка на разстоянието тежи много на везните, но освен това, при известни обстоятелства, мястото върху предмета на местността, върху който ще се разположи контролната точка, има също доста голямо значение. Това особено важи, когато двете отсечки се срещат под прекалено малък, или т.т. "остър ъгъл", поради което излизащите от контролната точка състезатели могат да привлекат вниманието към нея.

Тук ще видим как съдията по очертаване на маршрута чрез подходящо разполагане на контролната точка може да предотврати това като скрие излизащите от контролната точка състезатели зад въпросния предмет на контролната точка, независимо дали е хълм, поляна, блато или както в примера на скица №7 – малко езеро:



Пример А ни дава доказателство за погрешно пласиране на контролната точка при източния край на езерцето, при която състезатели, които ходят по азимут се "привличат" от езерцето и от излизащите от контролната точка състезатели. Предметът на контролната точка, по този начин, се удължава на изток, в полза предимно на тези, които са използвали погрешна тактика като не са "изтеглили" направлението на компаса достатъчно дълго към езерцето и по този начин са рискували да пропуснат контролната точка отдясно.

Пример Б в замяна на това ни дава доказателство за ПРАВИЛНО пласиране на контролна точка, при която нищо нередно не ни привлича на запад и излизащите от контролната точка състезатели се "скриват" зад езерцето, което само привлича вниманието на състезателите. В този случай той трябва да провежда своята тактика по правилен състезателен начин, за да не пропусне контролната точка.

ПРАВИЛНА ПРЕДСТАВА

ПОВЕЧЕТО ТРУДНО ОПРЕДЕЛЯЕМИ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ са и неподходящи. Тук спадат такива, при които снетата карта прави повече или по-малко невъзможно да се добие ПРАВИЛНА представа за контролната точка или района на контролната точка. С увеличително стъкло и малко "добра воля" съдията по очертаване на маршрута може да накара стрелката да сочи в исканата посока. Но ако

картата не се схване по правилен начин, когато погледнем с очите на състезателя, естествено контролната точка на това място е неподходяща. Същото нещо важи и на местността, където може би "купчината" дребни форми, или пропорционално неточно скициране принуждава съдията по очертаване на маршрута да повтаря проверката по няколко пъти и да губи време. ПРОБЛЕМИ НА МЕСТНОСТТА, КОИТО МОГАТ ДА СЕ РЕШАТ ОТ РАБОТЕЩИЯ НА СПОКОЙСТВИЕ СЪДИЯ ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА С ГОЛЯМА ТРУДНОСТ, СА ВИНАГИ НЕПОДХОДЯЩИ ЗА СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ, дори накрая всичко да съвпада.

ПРАВИЛЕН ХАРАКТЕР

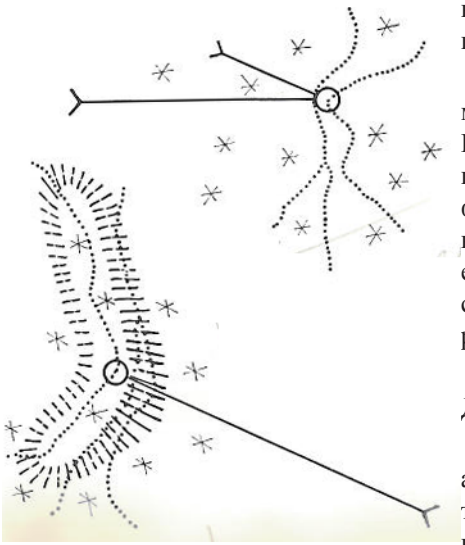
НЕПОДХОДЯЩА е всяка контролна точка, която по своя ВЪНШЕН ВИД и по своя ХАРАКТЕР "не отговаря" или не прилича на предмета на местността, посочен на картата. Едно поле не прилича на блато, на възвишение или хълм, и обратното. Ние вземаме сега най-обикновените грешки. Да вземем един изключителен случай, например неподходящо е една горска пътека да бъде всъщност един голям път. Не по-малко глупаво е, ако една разрушена полска колиба е изцяло заобиколена от голяма хора. Дори ако съдията по очертаване на маршрута е успял да открие едно място, което някога е било населено – това не е находка ако въпросното място е загубило своя характер, изгубило своята полска атмосфера, поради това, че е обраснало силно с дървета.

Контролната точка трябва винаги да може да се схване и възприеме по един разумен начин от състезателя. Целта не е той да търси игла в купа сено, какъвто е случая, когато му се сервира едно малко връхче от височина с толкова широки граници, че и немаркирани малки върхчета от височината могат да изпъкнат в непосредствена близост с контролната точка. Това важи за всички видове контролни точки, при които сходни маркирани предмети на местността са разположени близо един до друг така, че съществува риск от случайни грешки.

Ако картата не дава на състезателя правилна представа за контролната точка и за нейния район, положението не се спасява с правилно пласиране и фиксиране на контролната точка. Нека си представим една падина, при която, поради лошо нарисувани хоризонтали, се получава погрешна представа за дълбочината между височините. От картата се получава впечатлението, че човек трябва да слезе доста надолу от върховете, докато иначе добре фиксираната и хубава контролна точка е разположена в една незначителна падина. Подобни примери има много.

ПРАВИЛНО СНЕТА КАРТА

Желателно е контролните точки да бъдат нанесени върху една напълно безпогрешна карта. Но, както вече беше изтъкнато, нашите карти са с толкова различно качество, че ние и при най-добро желание не можем да определим контролни точки, които във всеки детайл да бъдат правилно обозначени, особено при по-лошокачествени карти. Изкуството ТУК е да се намери най-подходящата контролна точка,



като съдията по очертаване на маршрута покаже своята разсъдителност.

Една и съща контролна точка може в много случаи да бъде ПОДХОДЯЩА и НЕПОДХОДЯЩА. Като пример за това ще посочим завоя на пътеката в съседната фигура. Това е една безупречна контролна точка, но сто метра преди нея минава една подобна немаркирана пътека с почти същия вид. Неподходяща ли е тази контролна точка и трябва ли да се изостави?

ЗАВИСИ ОТ КОЯ ПОСОКА ЩЕ ДОЙДЕ СЪСТЕЗАТЕЛЯТ

Ако той трябва да ходи 1500 метра по азимут, този проблем не бива да се поставя пред него. Но ако изходната точка се намира на значително по-близко място, или ако той, посредством четене на картата или по друг начин, може да различи двете пътеки една от друга, контролната точка в този случай е напълно подходяща. На разстояние 300, 400 или 500 метра е недопустимо да се сгреши със сто метра в броенето на крачките и ако пътеката, на която е разположена контролната точка, според картата ясно трябва да се издига нагоре по хълма, неограничен брой немаркирани пътеки могат да минават паралелно на склона.

ГРЕШКИ НА КАРТАТА, КОИТО ЗАСЯГАТ ВСИЧКИ В ЕДНАКВА СТЕПЕН

Грешки на картата в близост на контролната точка трябва да се подлагат на щателен разбор. Тук решаваща е винаги посоката от изходната точка към контролната точка. Съдията трябва да има предвид едно друго правило, което тук може да се назове само по име, тъй като ще се разгледа по-основно във връзка с "МОМЕНТА НА СЛУЧАЙНОСТТА". Това правило, неспазването на което има сериозни последици, е следното: ГРЕШКИ НА КАРТАТА ОТ РЕШАВАЩО ЕСТЕСТВО МОГАТ ДА СЕ ТОЛЕРИРАТ САМО КОГАТО ЗАСЯГАТ ЕДНАКВО ВСИЧКИ СЪСТЕЗАТЕЛИ! Ако това не се спазва, контролната точка е НЕПОДХОДЯЩА. Съдията получава възможност да покаже своето чувство на отговорност и силата на характера си, като премахне без остатък това, което пречи в ориентирането.

Тя предлага прекрасни възможности, в отделни случаи, да се преодолеят трудностите в картата, около една необходима контролна точка, когато всички други възможности са изчерпани. Под "скица на контролната точка" се разбира една малка, специално скицирана карта в по-едър мащаб, върху района на контролната точка, която състезателят получава като приложение към своята състезателна карта. Тя може да се даде на състезателя или отделно, като отделна малка карта, или може да се отпечата направо върху заданието на контролната точка.

Както личи от рисунка №8, не се изисква никаква особена скица за да се изясни положението. Колкото по-проста и по-малко претрупана е тя, толкова по-добре! Необходимо е обаче, да се нарисуват толкова подробности от близкия район, че състезателят без затруднение да може да определи, къде на картата е разположена контролната точка, и следователно – кога се намира във въпросния район.

Най-сигурно и най-просто се рисува такава скица като се карира съответното място, както е посочено на илюстрация №9. След това тези квадрати се пренасят върху един лист хартия с обикновен молив, съответно уголемен мащаб, при който например всеки квадрат може да отговаря на сто метра.

После не е трудно правилните предмети на местността да се пренасят от картата, всеки един на своето място, в своя квадрат и после, чрез ходене по азимут и броене на крачки, по съответните направления, да се направят необходимите прибавки и уточнения. След като скицата се прерисува на чисто с туш, работните линии се изтриват с гума и се прави клише в желания размер.

Всеки съдия по очертаване на маршрута може да нарисува необходимата скица, дори ако той рисува лошо. По-добре един лош рисувач правилно, отколкото един опит – да рисува погрешно!

***

Тази глава стана дълга, но това е необходимо. Въпросът за това, контролните точки да бъдат ПОДХОДЯЩИ ЗА ЦЕЛТА, е също толкова важен, колкото и другите два въпроса – да бъдат те ПРАВИЛНО ПЛАСИРАНИ и ТОЧНО ФИКСИРАНИ. Това, за съжаление, често не се спазва. Съвсем естествено е контролната точка, която е разположена неправилно, да бъде поставена на преден план: това може да се констатира лесно, да се изясни без някакви особени средства, тъй като резултатът винаги е забележим. И въпреки това, сигурно има много състезания, при които една неподходяща контролна точка е причинила големи объркания в резултатите и чрез признаване на състезанието, може би след най-подробна критика на маршрута, е станала по-опасна за спорта, отколкото много състезания с някоя малко грешно пласирана контролна точка, която е била от по-малко значение за резултатите! Това, естествено, не се казва като някаква защита на грешно пласирани контролни точки, а само се констатира един факт.

Да се пласира една контролна точка неправилно, това е нещо, което в болшинството случаи е свързано с невнимание и небрежност. Дали контролната точка ще бъде подходяща, това е преди всичко въпрос на възможности. Затова от изключителна важност е съдията по очертаване на маршрута, като поддържа непрекъснат контакт със спорта, да поддържа своята разсъдливост на най-високо равнище. Тук все още активният спортист има явното преимущество във всеки случай да се обръща към самия себе си: Бих ли искал да ми бъде дадена такава контролна точка? Бих ли могъл сам да изясня такова нещо по време на състезание?... Ако се питаме така във всеки отделен случай, ние изключваме риска за неподходящ избор за кон-

тролна точка.

ТРИТЕ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ КОНТРОЛНАТА ТОЧКА

Като обобщение на всичко, което беше казано за контролните точки, пред всеки съдия по очертаване на маршрут трябва с ярки букви да стои: НЕ ЗАКАЧАЙ НИКОГА ЕДИН ЗНАК ПРЕДИ ДА СИ СЕ УБЕДИЛ С ВСИЧКИ СРЕДВА И НАЧИНИ, ЧЕ СИ СПАЗИЛ ТРИТЕ ИЗИСКВАНИЯ:

КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ПЛАСИРАНА ПРАВИЛНО (на обозначеното място)

КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ТОЧНО ФИКСИРАНА

КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ДА БЪДЕ ПОДХОДЯЩА ЗА ЦЕЛТА

Със спазването на тези три изисквания се изяснява първият крайъгълен камък при очертаването на маршрута.

КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ В ТЯХНАТА ГОЛЯМА ВРЪЗКА

Преди да оставим зад себе си контролните точки, трябва да ги разгледаме също в тяхната голяма връзка, в тяхното важно отношение към отсечката. Тъй като вече поставихме КОНТРОЛНАТА ТОЧКА на първо място между елементарните правила – първият крайъгълен камък – тук е мястото да се направи едно малко предупреждение: НА КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ ТРЯБВА ДА СЕ ДАДЕ ТОВА ПЪРВОСТЕПЕННО МЯСТО, КОЕТО ТЕ ЗАСЛУЖАВАТ, ПОРАДИ СТРУКТУРАТА НА ОЧЕРТАВАНЕТО НА МАРШРУТА, НО НИЩО ПОВЕЧЕ! Не бива поради това, че контролните точки поставят толкова големи изисквания към нас, поради това, че те могат да ни навредят толкова много, да забравим тяхното ИСТИНСКО МЯСТО В ГОЛЯМАТА ВРЪЗКА!

Всяка контролна точка е една цел за състезателя, но от съдията по очертаване на маршрута, тя трябва, в най-голяма степен, ДА СЕ РАЗГЛЕЖДА КАТО СРЕДСТВО. Средство да се създадат добри отсечки, които да изискват четене на картата, избор на път и т.н. Той трябва да вложи в маршрута такова съдържание, че да попадне на правилната страна на граничната линия, за която се говори в увода.

ПРАВИЛНА ПРЕЦЕНКА

ПРАВИЛНОТО МЯСТО НА КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ В ГОЛЯМАТА ВРЪЗКА винаги е било трудно овладяем и трудно определяем фактор, който е бил оценяван различно в различните етапи на развитие на ориентирането като спорт. Поради голямото си значение, променливото оценяване на схващания, значение и приложение в отделни периоди е било толкова голямо и доминиращо, че е сложило отпечатък върху целия спорт, чието развитие много пъти се е сблъсквало с надценяването или недооценяването на контролните точки. В известни периоди, контролните точки са привличали целия интерес в работата по очертаване на маршрута, докато в други периоди са били обект на явна небрежност. И в двата случая е страдал спортът.

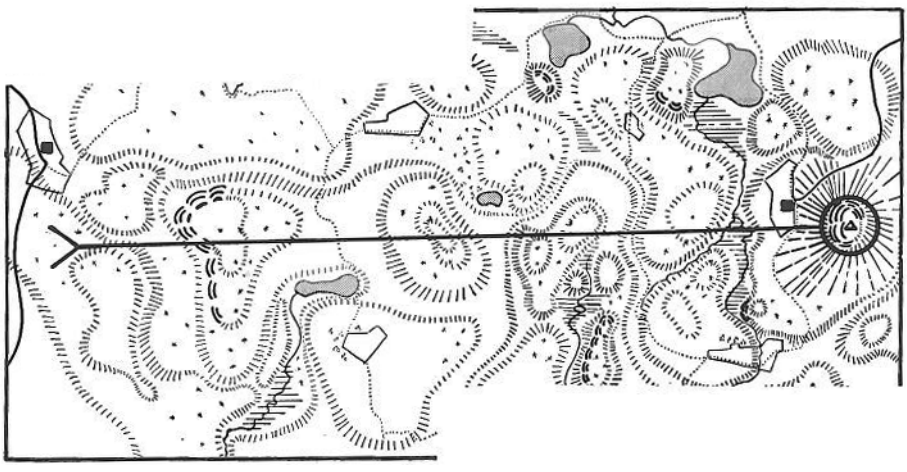
ПРЕКАЛЕНО ЛЕСНИ И ПРЕКАЛЕНО ТРУДНИ

В ранното детство на ориентирането, с въздушни компаси и лоши карти за контролни точки, се избираха колкото е възможно по-лесни места: църкви, дворове и т.н. Тогава състезанията се провеждаха в близките околности на населените места. Заедно с повишаването на опитността на състезателите, маршрутите се изтеглиха далеч от населените места, ала лесните контролни точки, като дворове, поляни, заливи на езера и т.н. продължаваха да се използват. Но с по-новите маслени компаси, по-добрите карти и по-опитните състезатели по ориентиране, тази първа епоха на "недооценяване" на контролната точка, на грубо бягане и надценяване на възможностите за бягане, приключи.

Като реакция на прекалено лесните контролни точки се появи едно неограничено усложняване на контролните точи; за образец се вземаха колкото е възможно по-трудни контролни точки и очертаването на маршрута се характеризираше преди всичко в "търсене" на контролни точки, трудни и дори малко "заблуждаващи", които да изглеждат хубави и "приятни" на картата. Ако се намереше достатъчно решаваща контролна точка, отсечката до нея можеше до нея можеше да бъде неограничено къса или дълга. Може да се каже, че по този начин състезанието се решаваше при контролни точки.

Съвременният съдия по очертаване на маршрут, по своя начин на работа, е вече известна реакция срещу това "надценяване" на контролните точки. Това се обуславя от факта, че съдията по очертаване на маршрута търси преди всичко подходящи отсечки. Едва след като е намерил такава отсечка, той търси контролна точка на това място, където му е необходимо. Може да се каже, че по този начин той се опитва да създаде условия за решаване на състезанието между контролните точки. С това съвременният съдия по очертаване на маршрута е направил опит и дал своя принос за поставяне развитието на правилна основа. Опасността тук беше да не би "чашата да прелее още веднъж", да се получи нов вид "недооценяване" на контролната точка.

Това, че едно състезание трябва да се решава между контролните точки, е една видоизменена истина. Ние не бива да отиваме толкова далеч, че отново да деградираме контролните точки, да се взираме в отсечката и да избираме контролните точки както дойде. И В КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ ИМА МНОГО ФИНИ МОМЕНТИ НА ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА! Необходимо е само те да се използват правилно. Трябва определено да се каже, че както картите, така и местността на много места в страната са от такъв характер и от такъв вид, че предпоставките за маршрут, при които състезанието изцяло или дори отчасти да може да се реши между контролните точки, са минимални или въобще не съществуват. Ако човек се опита на такива места да направи отсечките определящи за състезанието, а



контролните точки да бъдат "подчинени", "второстепенни", нещо като станции, в които да се удря печат – тогава ние се връщаме назад към грубото бягане, на което бяхме свидетели преди. И най-добрата отсечка губи своята стойност, ако не се комбинира с добре подбрана контролна точка, с умерена степен на трудност. Отсечката, колкото и важна да е тя, не е нещо изолирано, а достига своето истинско значение едва след като се комбинира с не по-маловажната контролна точка.

Тази борба между отсечки и контролни точки, на която сме свидетели, и която в известни периоди има за резултат "прекалено лесни контролни точки", се решава едва когато ние се опитаме да обединим двата "противника" с помощта на естественото правило, което гласи: ОТСЕЧКАТА СЕ КОНСТРУИРА С ПОМОЩТА НА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА, И КОНТРОЛНАТА ТОЧКА СЕ ИЗБИРА В СЪОТВЕТСТВИЕ С ОТСЕЧКАТА.

ПРЕКАЛЕНО МАЛКО – И ПРЕКАЛЕНО МНОГО

Успоредно с това развитие, което бе описано тук, има и един друг "спорен въпрос", при който пак КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ в отношението им към ОТСЕЧКАТА са били предмет на различно отношение.

В този случай решаващо е било не "степента на трудност" на контролните точки, а по-скоро техният брой. В известни периоди се е смятало, че трябва да има малък брой контролни точки по един маршрут, докато в други периоди се е смятало, че техният брой трябва да бъде много по-голям. И тук, до голяма степен, става дума за историческо развитие, при което едната крайност със силата на реакцията е довела до другата.

В самото начало, съдията по очертаване на маршрута е използвал толкова малко контролни точки, колкото е било възможно, без, разбира се, да се пречи на състезанието. През епохата на надценяването, обаче, което описахме по-горе, когато контролните точки бяха самоцел, техният брой нарасна. Маршрутите от онова време се познават лесно поради своята едностранчивост по отношение на дължината на отсечките, която почти във всички случаи беше една и съща. Тъй като отсечката беше без значение, съдията по очертаване на маршрута търсеше своите контролни точки предимно по шаблон. На два километра в един определен район се помещаваха пет контролни точки – при маршрут за възрастни. Тъй като контролните точки бяха един вид самоцел, те в много случаи пречеха на създаването на проблеми в ориентирането, особено от гледна точка на избора на път. Проблемите за избиране на път напълно липсваха поради отразяваните отсечки.

Като реакция на това положение е било обърнато внимание и на значението на отсечката. Че реакцията е причинила задушаване на контролните точки в началото – това не е чудно. Те отчасти са били деградирани по отношение на тяхната стойност, отчасти са били премахнати, за да отстъпят мястото си на голямото лекарство – дългите решаващи отсечки. Колкото по-дълги отсечки, толкова по-малко контролни точки и повече проблеми за ориентиране. Че това не е било лошо лекарство личи от само себе си, но от гледна точка на развитието на спорта, то е

лекувало само в даден момент. В резултат на това, новото развитие е довело пак до по-къси отсечки между контролните точки. МНОГОТО КОНТРОЛНИ ТОЧКИ трябва следователно, да се разглежда преди всичко като една правилна реакция срещу дългите решаващи отсечки. Дори картите и компасите да не бяха други тогава, сравнени с днешните (пък и това не е било кой знае колко отдавна), но умението да си служим с тях е значително променено. Опитността преди всичко в бягането по азимут и определянето на разстоянието чрез броене на крачки се развила до такава степен, че състезателите чисто и просто не се занимават с проблеми на ориентирането и с избор на път при тези дълги (прекалено дълги) отсечки. Вместо да предлагат повече проблеми на ориентирането, каквато е била целта на дългите отсечки в началото, те предлагат по-малки проблеми поради това, че състезателите "карат направо" и с помощта на компаса и издръжливостта си отстраняват проблемите на мисълта да определи какво ще бъде няколко километра напред. Едва в последната част на отсечката, след като съсредоточава вниманието си към контролната точка, състезателят започва да прилага финото ориентиране с изучаване на картата, преценка, изостряне на мисълта и вниманието – което е едно доказателство за голямата ценност на контролните точки!

Когато ние, поради тази причина, отново започнахме да "режем" дългите отсечки, за да можем с помощта на контролните точки да "спрем" новата тенденция към грубо бягане, трябваше да се пазим да не направим отново контролните точки самоцел.

Ако можем да построим отсечки с проблеми в ориентирането, които само да спират прекаленото бягане, нито една контролна точка не бива да стои на пътя без нужда. Но когато не можем да направим това, трябва да поставим контролни точки, където е необходимо, за да привлекат вниманието и да не бъдат отсечките безпроблемни!

КОЛКО КОНТРОЛНИ ТОЧКИ ТРЯБВА ДА ИМА по един маршрут, следователно никога не може да се определи предварително. Това се определя изцяло от структурата на местността и обстоятелствата във всеки отделен случай, и поради това се решава в самата практическа работа по очертаването на маршрута на самата местност.

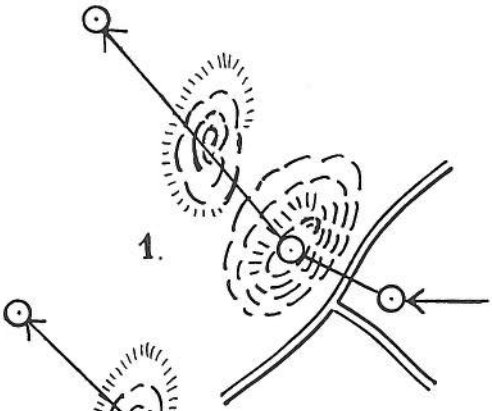
Към това може само да се прибави, че поставянето на една контролна точка без определена функция е също толкова погрешно, при очертаване на маршрута, колкото липсата на една контролна точка на място, където тя е необходима.

Контролните точки трябва да се разполагат с най-голямо внимание, като се има предвид, че целостта на маршрута изисква всяка отделна част да бъде на своето място!

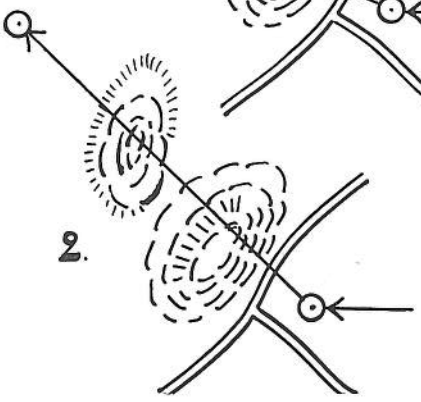
КАКВИ ЗАДАЧИ МОЖЕ ДА ИЗПЪЛНЯВА КОНТРОЛНАТА ТОЧКА:

Когато ние свикнем винаги да разглеждаме контролната точка в нейната голяма връзка като един дял от очертаването на маршрута, всичко това ще стане малко по-интересно за нас.

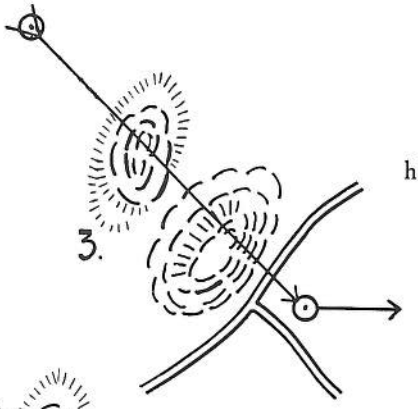
1. Här har vi ett exempel på en kontroll för *mycket:* Kontrollen uppe på höjdpartiet har ingen funktion att fylla. Den fysiska ansträngningen ökar — men vägvals- och orienteringsproblemen minskar!



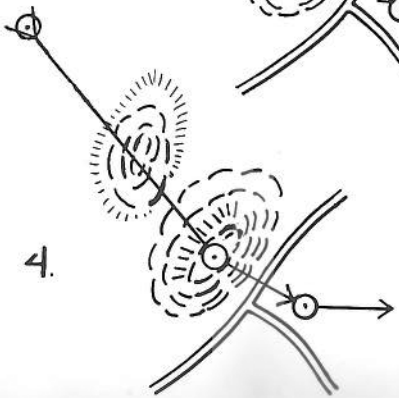
2. Detta blir bättre. Orienteringsproblemen ökar — den kartläsningsskicklige kan undvika de krävande partierna.



Vänder vi nu på steken blir förhållandet märkligt nog ett motsatt:



3. Här har vi tydligt en kontroll för lite. Hela sträckan blir rusbetonad genom det föga kartläsningsfordrande löpet ut mot den uppfångande landsvägen.



4. Medan kontrollen i detta fall har sin givna funktion att fylla! Det har åter blivit kartläsning på sträckan.

Тогава ние откриваме, че КОНТРОЛНАТА ТОЧКА е и цел, и средство. И тогава разбираме големите възможности, които имаме на разположение в използването на контролната точка при най-различни ситуации, като имаме предвид възможностите, които ни предлагат те. При съвременната техника по очертаване на маршрута, контролната точка е нещо много повече от "крайна точка" на една отсечка. Той е едно "откритие", което предлага на сегашните съдии по очертаване на маршрута значително по-големи възможности да достигат своите желания. Тук имаме предвид контролни точки, с помощта на които създаваме пълноценни отсечки, контролни точки, които са разположени на правилно място от гледна точка на четене на картата и избора на пътя. ТОВА Е ПЪРВОТО НЕЩО, КОЕТО ИСКАМЕ ДА ПОСТИГНЕМ! Но освен това ни се предлагат много и различни възможности: например, имаме чиста контролна точка за четене на картата, при която ние, поради различни причини, можем да искаме един и същ път, един и същ проблем, да се реши от всички състезатели. Или, контролна точка за компаса от така наречената "карай направо", при която определянето на разстоянието и съвършеното движение по азимут са най-главното.

Също така можем да си представим контролни точки, които ни помагат да преминем през район, който не говори нищо. Или контролни точки, с помощта на които ние избягваме да "губим километри", които ще се разгледат в следващата глава. По-нататък ние имаме контролни точки, с помощта на които избягваме остри ъгли, както и многобройните "пренасящи контролни точки", които използваме, за да дадем по-добра изходна точка на предстоящата отсечка, "събиращи контролни точки", които се използват за насочване състезателите към финала от една посока и т.н.

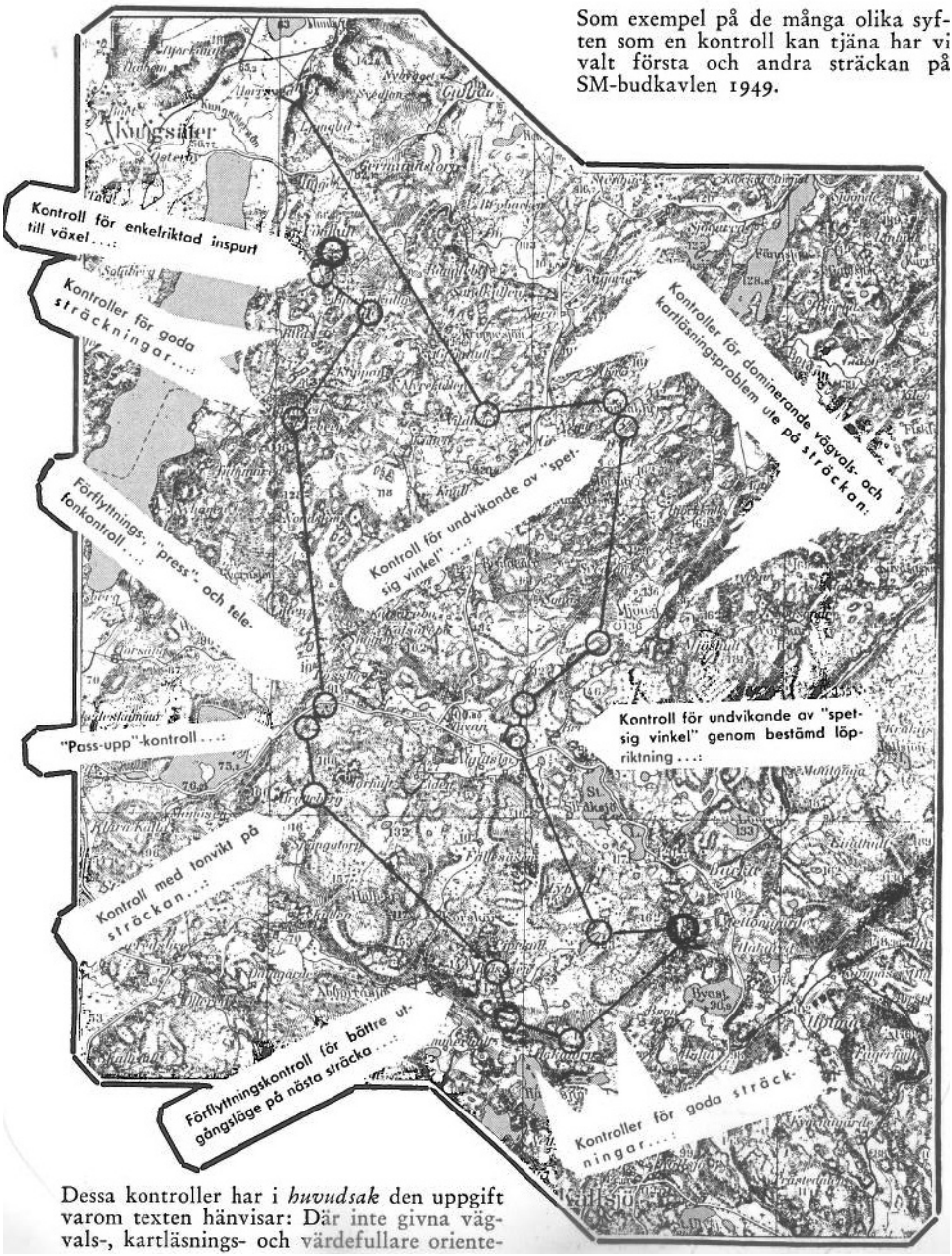
Тези контролни точки имат преди всичко задачите, които посочва текстът: там, където проблемите в ориентирането, по отношение на избор на път, четене на картата и други по-ценни проблеми не доминират, отсечката трябва да бъде по-къса. Поради това, най-често контролните точки са комбинация от едното и другото. Причината е тази, че ние познаваме много начини, по които може да се използва една контролна точка и съзнателно се опитваме да използваме многото възможности, които ни се предлагат за една интересна и плодоносна комбинация между отсечки и контролни точки.

Като обобщение на всичко, което се каза за контролните точки в тяхната голяма връзка, трябва да се констатира, че ние търсим проблеми на ориентирането навсякъде, където можем да ги намерим. Но ако не можем да направим отсечките достатъчно трудни от гледна точка на ориентирането, правилно е самите КОНТРОЛНИ ТОЧКИ да станат проблеми!

Никакво "съперничество" между ОТСЕЧКА и КОНТРОЛНИ ТОЧКИ не бива да съществува. Ние трябва да свикнем да ги разглеждаме като напълно равноценни показатели за проблемите на ориентирането, в съгласие със следните няколко думи на Уле Екбум:

"Ако е възможно, големите проблеми трябва да съществуват по самия маршрут.

Som exempel på de många olika syften som en kontroll kan tjäna har vi valt första och andra sträckan på SM-budkavlen 1949.



Dessa kontroller har i *huvudsak* den uppgift varom texten hänvisar: Där inte givna vägvals-, kartläsnings- och värdefullare oriente-

Но също така, правилно е контролните точки да съставляват правилни логически крайни точки на отсечките. Отсечките и контролните точки трябва да образуват едно цяло. Характерът на едното не бива да отнема ценността на другото като проблем на ориентирането, и обратното. ОТСЕЧКАТА И КОНТРОЛНАТА ТОЧКА ТРЯБВА ЗАЕДНО ДА ОБРАЗУВАТ ПРОБЛЕМИТЕ НА ОРИЕНТИРАНЕТО.”

Вторият крайъгълен камък е:

ЧЕТЕНЕТО НА КАРТАТА

Всеки спорт има своите особености. Най-често ние можем още по названието на спорта да определим неговите особености. Гюлетласкачът тласка своето гюле. Дискохвъргачът хвърля своя диск. Скиорът кара ски, колоездачът – колело и т.н. Във всеки спорт трябва да се съблюдават неговите особености – гюлетласкачът трябва следователно да тласка своето гюле, а не да го хвърля, ако вземем един единствен пример.

Това важи в най-висока степен и за ориентирането, където названието говори достатъчно ясно, че става дума за бягане (свързано с ориентиране). Тези две понятия не бива да се разглеждат както дойде. Извънредно важно е двете понятия – бягане и ориентиране – да се отнасят по определен начин едно към друго. Правилните пропорции са необходими, за да станат пълноценните форми на ориентирането един истински спорт.

За да разберем по-добре за какво става дума, ще сравним ориентирането с един спорт, който по някакъв начин стои близо до нашия спорт, а именно кросът. И в двата случая става дума за бягане през местност. И въпреки това точно в разликата между кроса и ориентирането изпъкват особеностите на ориентирането.

Тук имаме предвид това, че в единият случай става дума за бягане по маркиран определен маршрут, а в другия – за ориентиране и свободен избор на пътя, а по-скоро “вътрешната” и по-дълбока разлика: при кросът състезателят може да измине цялото разстояние без да МИСЛИ. Като се изключи тактическата постройка на бягането, той може да вложи всичко в БЯГАНЕТО. Състезателят по ориентиране в замяна на това не би трябвало да пробяга нито един единствен метър без да мисли. Следователно бягането и физическото напрежение, но едва след като мозъкът и “духовните ресурси” са влезли в пълна и плодотворна употреба. Тук е, следователно, голямата разлика, двете понятия които съдията по очертаване на маршрута трябва да внимава да не се смесват, ако иска да бъде сигурен, че няма да попадне от грешната страна на границата.

В първия параграф на състезателните правила на нашия съюз се казва:

“Не способностите за бягане, а опитността в ориентирането и способността да се избира път трябва да бъдат определящи преди всичко”.

ЧЕТЕНЕТО НА КАРТАТА – МИСЛОВНА ДЕЙНОСТ!

СЛЕДОВАТЕЛНО ОРИЕНТИРАНЕТО Е ПЪРВОСТЕПЕННОТО, ОСНОВНОТО, А НАЙ-ВАЖНИЯТ МОМЕНТ В ОРИЕНТИРАНЕТО СЕ НАРИЧА ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА. Посредством четенето на картата разбираме накъде ще бягаме, тя ни води по същия начин, по който маркировъчните ленти водят състезателя в кроса.

Колкото по-често състезателят по ориентиране поглежда картата, колкото почесто той е принуден да се допитва до нея, толкова по-сигурна форма на ориентиране имаме и толкова по-малка е вероятността то да се смеси с някой друг спорт.

Под ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА не разбираме само тези моменти, когато състезателят "спира" и чете своята карта, а под това разбираме всеки момент от бягането, когато пред него има такива предмети, които го принуждават към МИСЛОВНА ДЕЙНОСТ.

Как трябва да постъпи съдията по очертаване на маршрута в такъв случай, за да принуди състезателя да МИСЛИ, за да бъде сигурен, че маршрутът, сравнен с момента на бягането, ще изисква достатъчно много МИСЛЕНЕ.

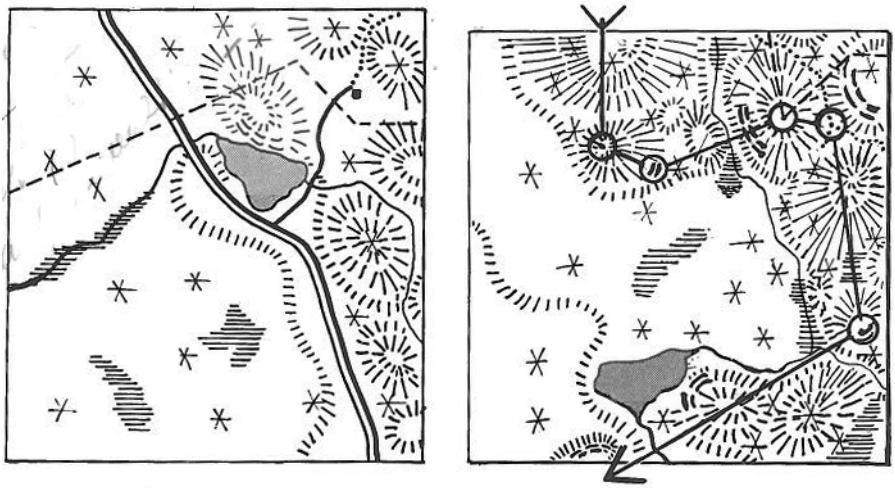
Тук той трябва да следва две линии: съзнателно търсене и "внимателно избягване".

На лов за проблеми при четене на картата

Положителната линия се заключава в съзнателен стремеж, през времето на очертаване на маршрута, да се търсят райони и части в предвидената за състезанието местност, в която да съществуват богати възможности за четене на картата, за да може после, с помощта на отсечките и контролните точки да се извлече всичко, каквото този район може да даде. Всичко това е лов на проблеми за четене на картата, при който предпоставките за успех в значителна степен зависят от нашата способност да открием най-подходящите части на местността. Съдията по очертаване на маршрута е на прав път камо ако разположи своите контролни точки в такива райони и построи своите отсечки в такива части, които да изискват четене на картата и внимание.

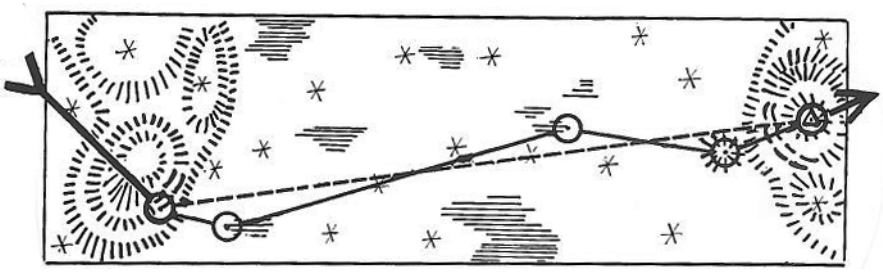
Ако човек направи експеримент да бяга по един и същ маршрут с карта в маршрут 1:100 000 и с една по-подробна карта в мащаб 1:50 000 ще видим, че това става значително по-бързо с карта 1:100 00. Това е така поради факта, че картата с мащаб 1:100 00 дава по-малко сведения от карта с мащаб 1:50 000, при която човек получава по-точна представа за възможностите за по-бързо движение. Причината за този парадокс не може да бъде друга освен тази, че състезателят се "хипнотизира" от многобройните знаци на картата в мащаб 1:50 000 и се спира и чете картата по-често, отколкото е необходимо. Форсирането на същата отсечка изглежда попросто при картата в мащаб 1:100 000 докато ненужните подробности на картата в мащаб 1:50 000 правят бягането по нея по-усложнено.

Ако вземем тези поуки буквално, би трябвало да избягваме бедни на подробности и безлични местности, независимо от това дали картата е в мащаб 1:50 000



или 1:100 000 и съзнателно да прокарваме нашите отсечки през райони, които привличат вниманието ни по картата. Това е значително по-лесно да се каже, отколкото да се направи тук, в страната където не само картите, но и местността са бедни на детайли. Но и тук човек е на прав път, когато съзнателно търси най доброто.

Много пъти съдията по очертаване на маршрута може да попадне в безлична местност. Понякога той е принуден да пресече някое такова място със своя маршрут. Бедни на подробности местности могат да се оправят с помощта на контролни точки, които винаги повече или по-малко принуждават състезателя да чете картата.



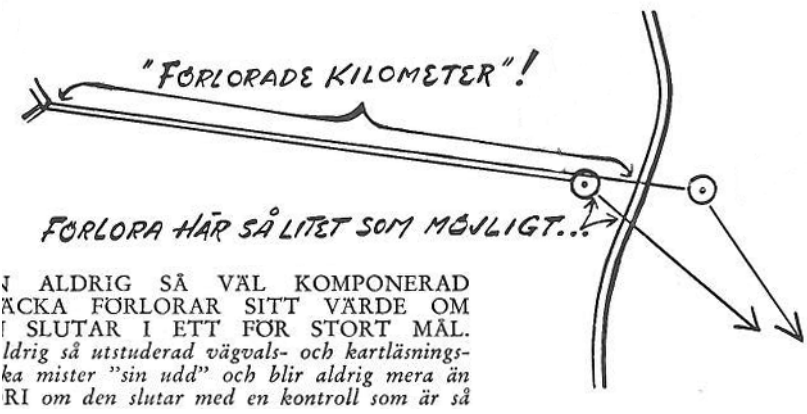
По този начин, като търси съзнателно най-добрите предпоставки – на първо място чрез избор на местности за състезанието и на второ място, като използва най-подходящите предмети на местността, съдията по очертаване на маршрута има добра основа да поставя проблеми за мислене и необходимост от четене на картата. Когато после става дума за по-нататъшна постройка на маршрута с отсечки, които изискват четене на картата, съдията по очертаване на маршрута ще прибегне до помощта на другата линия, която ще разгледаме под заглавието:

Никакви “изгубени” километри

Докато в първата линия ставаше дума за състезателно търсене на възможности за четене на картата, втората се отнася за внимателно избягване на това, което ПРЕЧИ. Тъй като ОРИЕНТИРАНЕТО БЕШЕ ПЪРВОСТЕПЕННОТО, А ЧЕТЕНЕТО НА КАРТАТА – НАЙ-ВАЖНИЯТ МОМЕНТ В ОРИЕНТИРАНЕТО, можем да кажем, че всяка част от един маршрут за състезание по ориентиране, който не съдържа четене на картата, е ЗАГУБЕНА от гледна точка на ориентиране.

Ако състезателят може на някоя част от маршрута да бяга 300, 400 или даже 500 метра без каквато и да е било нужда от четене на картата и по този начин без всякаква мисловна дейност, това означава, че съдията по очертаване на маршрута е “пропуснал” 300, 400 или 500 метра от своята работа. Понякога няколко стотин метра тук и там могат да се изгубят, но в свеждане на техния брой километри на свое разположение равни на дължината на предвидения маршрут. От него се иска да ги “прецеди” в най-малката подробност, така че нито един от тях да не бъде без известни трудности по отношение на четенето на картата, и по този начин да бъде изгубен от него. Неговата голяма задача е да завоюва, да спечели моментите на четене на картата и моментите на ориентиране, а не да ги загуби. ВСЕКИ КИЛОМЕТЪР ОТ МАРШРУТА, КОЙТО ТОЙ ПО ТОЗИ НАЧИН “ИЗГУБВА” ОТ ГЛЕДНА ТОЧКА НА ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, Е СЛЕДОВАТЕЛНО ЕДИН “ИЗГУБЕН” КИЛОМЕТЪР!

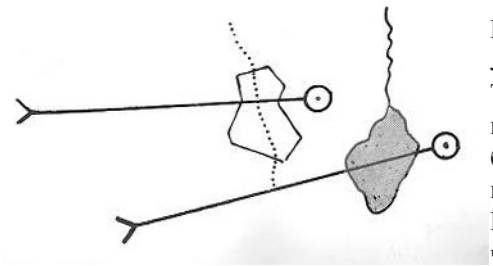
Шосето на долната скица е класически пример на изгубени километри. Ако съдията разположи своята контролна точка зад него, в теоретическите му знания има големи празноти. Ако той се спре ПРЕДИ пътя, това е доказателство, че имаме работа с школуван съдия по очертаване на маршрута. ЗАЩО – това ще разберем скоро, като разгледаме примера малко по-внимателно.



И НАЙ-ДОБРЕ СЪСТАВЕНАТА ОТСЕЧКА ЗАГУБВА СВОЯТА ЦЕННОСТ, АКО ЗАВЪРШВА С ЕДНА ПРЕКАЛЕНО ГОЛЯМА ЦЕЛ. И най-изисканата, по отношение избора на пътя и четенето на картата, отсечката изгубва своето “острие” и не е нищо друго освен ТЕОРИЯ, ако завършва с контролна точка, която

е толкова голяма и привличаща, че по този начин заличава останалите моменти. Никой няма да се занимава с внимателно четене на картата, ако без риск и грешки може да достигне контролната точка с по-прости средства.

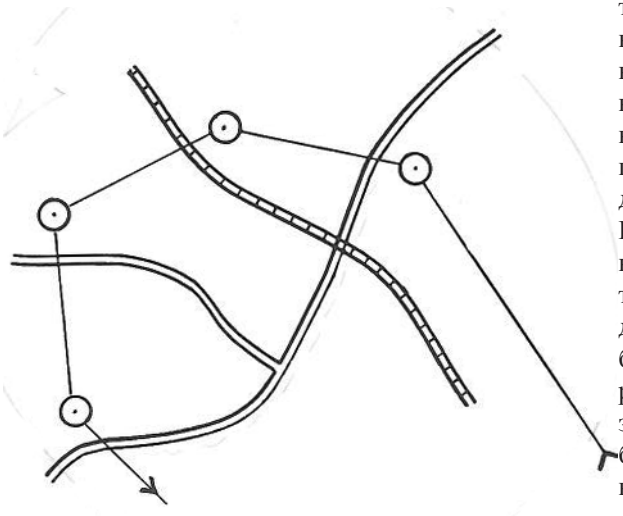
Това важи не само за контролната точка, но и за всеки друг привличащ момент, на който състезателят "се надява" и срещу който трябва да бяга. Ако погледнем шосето, то е естествено много благодарна цел, срещу която да се бяга. Ако поставим контролната точка зад него, нямаме никаква полза от отсечката – тук само ще се бяга с всички сили. Шосето събира състезателите и ако някой от тях попадне няколко стотин метра нагоре или надолу по него, това не е от голямо значение, той ще се оправи бързо. Но ако контролната точка се постави на достатъчно разстояние ПРЕД шосето, положението веднага ще се промени – възможността да се ходи напред-назад до пътя не дава нищо на състезателя, тук пак става дума за ОРИЕНТИРАНЕ.



НИКОГА ДА НЕ СЕ ПЛАСИРА КОНТРОЛНА ТОЧКА ЗАД ПРИТЕГЛЯЩ ПРЕДМЕТ, гласи правилото. Това важи за шосето, но в същата степен и за езеро, нива, поляна, по-голямо блато и т.н. Трябва така да разполагаме нашите отсечки, че да не ПОПАДНАТ НА ПЪТЯ такива предмети, които пречат на четенето на картата

РАЙОН, В КОЙТО ИМА МНОГО ПЪТИЩА, ИЗИСКВА ПОВЕЧЕ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ

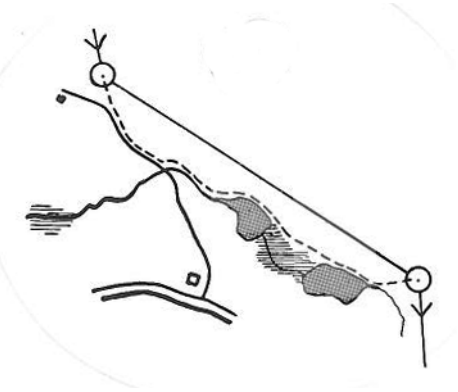
Много важно за съдията по очертаване на маршрута е едно нещо, което той трябва винаги да има предвид: На което да било място в маршрута, когато той остави състезателя да преминава през лесно определими и притеглящи предмети, това да не означава НЕЖЕЛАТЕЛНА пауза в мисловната дейност. Колкото по-дълго трае тази "пауза" в мисловната дейност, толкова повече изгубени или "мъртви" километри от маршрута са останали зад него. Трябва винаги да се бди срещу такива паузи, независимо от това дали са дълги



или кратки. Най-често те се появяват при дългите "отсечки за избор на път", които поради своята дължина много трудно могат да избегнат притеглящите предмети на местността. Най-често за такива дълги отсечки липсват условия, на структурата на местността чисто и просто няма място за тях: тогава трябва да се нареже отсечката на тия места, където е необходимо. На съдията по очертаване на маршрута може да бъде неприятно да премахне ГОЛЕМИТЕ отсечки по този начин, но това е необходимо в ИНТЕРЕС НА САМОТО ОРИЕНТИРАНЕ. ВНИМАВАЙТЕ СЪЩО с дългите отсечки, които добре съставени и на подходящо място, могат да дадат много, но които прекалено често са само един пример на "ИЗГУБЕНИ КИЛОМЕТРИ".

Не може да се отрече, че отсечки от притеглящ характер могат да предложат интересни проблеми на ориентирането, специално при избора на път. Обаче тук печалбата не може да компенсират загубата. Прекарването на такива отсечки става почти винаги с оттенък на хазарт, при който човек без особени знания залага на един или друг път, надявайки се, че подробностите не са толкова важни, че всичко ще се оправи накрая: "Всички пътища водят към Рим…"

А ТОВА НЕ БИВА ДА СТАВА В ОРИЕНТИРАНЕТО



Тези примери на изгубени километри, които разгледахме, са най-обикновените, най-често появяващи се и следователно най-опасни за нас. Има и други форми, при които от гледна точка на четене на картата можем да говорим за "мъртви километри". Прекалено голямата доминираща контролна точка е един пример за това. Един друг пример /виж скица 23/ са отсечки или комбинации за избор на път, при който повтарящи се свързани форми на местността до такава степен облекчават четенето на картата, че се говори за "бастун", към който състезателя трябва да се "държи". Форма на загубени километри, от гледна точка на четене на картата, имаме и в случаи, когато поставяме проблема за избор на път, основаващ се на лесни за ориентиране пътища и пътеки, които не заобикалят в толкова голяма степен и ще се предпочитат не само от силните в бягането, но и от повечето състезатели.

Чрез внимателно избягване на всичко, което прави четенето на картата ненужно, съдията по очертаването на маршрута има възможности да се справи с тези проблеми. Освен това голяма помощ му оказва понятието "изгубени километри", което е най-сполучливата формулировка и най-добрият КРИЛАТ ИЗРАЗ, който съществува в ориентирането!

НАЙ-СИГУРНАТА МЯРКА ЗА КАЧЕСТВОТО НА ЕДИН МАРШРУТ е следователно броят на изгубените километри. Анализирайки отсечките метър по

метър, с една сметачна линийка, ти можеш лесно да пресметнеш колко метра си ИЗГУБИЛ, по отношение четенето на картата, и по тоя начин твоя маршрут ще бъде най-добре оценен.

ПРОБЛЕМЪТ ПРИ ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА, КОЙТО ДОМИНИРА НАД ВСИЧКИ

В заключение на тази глава трябва още веднъж да се подчертае, че възможностите на съдията по очертаване на маршрута да накара състезателя да чете картата през колкото е възможно по-голяма част от маршрута, е проблемът при очертаването на маршрута, който доминира над всички други.

Тук трябва да се "изстисква" районът по всички възможни начини, за да не даде възможност на състезателя да престане да мисли.

ДА ПРИНУЖДАВА СЪСТЕЗАТЕЛЯ ДА ЧЕТЕ КАРТАТА – ТОВА ТРЯБВА ДА БЪДЕ НАЙ-ГЛАВНАТА ЦЕЛ НА СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА!

Третият крайъгълен камък:

МОМЕНТЪТ СЛУЧАЙНОСТ

Една от най-главните задачи на всеки организатор на състезания е да следи условията да бъдат еднакви за всички, като по този начин даде възможност на състезателите да се класират според своите способности, знания и опит.

Необходимо е следователно да се изтъкват личните възможности, като всяка форма на случайност и странични причини се отстраняват или се свеждат до такъв минимум, че те почти да не влияят на състезателните резултати.

Ориентирането е между най-благоприятно поставените спортове по отношение на преодоляване на момента случайност, късмета и малшанса, защото при ориентирането има много детайли, моменти и фази. С тях съдията трябва да се съобразява, ако иска състезанието да бъде успешно -

СЛУЧАЙНОСТТА ПОД КОНТРОЛ

Това далеч не означава, че ориентирането е по-лош представител на истинския спорт, с по-малки възможности от другите за постигане на реални и пълноценни състезателни резултати.

Съвсем не е така. Напротив, тук трябва дебело да се подчертае, че нашите възможности да се справим с тези трудности – ДА ПОСТАВИМ СЛУЧАЙНОСТТА ПОД КОНТРОЛ – са по-големи, отколкото при много други видове спорт.

Нека припомним всички спортове с топка – футбол, тенис и т.н., при които слънцето периодически създава значително по-лоши условия за едната страна и при които възможностите да възстановим справедливостта, като сменяваме стра-

ните, не винаги дава желания резултат. /Та нали слънцето може да мине зад облак/ Да не говорим за зимните спортове, където например един от фаворитите в ски-скока започва по идеален трамплин, а един по-късно стартиращ състезател е принуден да скача при снеговалеж. Колоездачът може да пукне гума и т.н.

Що се отнася до вътрешните моменти на случайност, които в много случаи са решаващи, ориентирането е в много добро положение. Нашите трудности са на съвсем друга плоскост, където непрекъснато съществуват големи възможности за проявяване на случайност. Но за щастие, повечето от тях са от такъв характер, че е по силите на съдията по очертаване на маршрута да ги елиминира.

За да може да се справи с тази важна задача, необходимо е съдията по очертаване на маршрута да бъде добре запознат с двата вида случайности, с които ще има работа: ЗАКОННИЯТ и НЕЗАКОННИЯТ вид случайности. Колкото по-ясно се разграничават тези две понятия, толкова по-добре.

ЛИЧНА СЛУЧАЙНОСТ

ЗАКОННИЯТ ВИД СЛУЧАЙНОСТ е оправдан от състезателна гледна точка. Той се появява като естествен резултат на личните възможности на състезателя да реши проблемите. Това е една лична случайност, при която състезателя сам може да влияе на многобройните, предвидени и непредвидени положения, пред които ще се изправи по време на състезанието.

Ето няколко примера: По правило само малка част от пътеките, които съществуват на местността, са отбелязани на нашите карти. Немаркираните пътеки попадат на пътя на състезателите. В някои случаи състезателите могат да ги използват и да спечелят по няколко стотин метра тук и там. В други случаи използването им може да доведе до значителни отклонения. В някои случаи по-слаб състезател може да има значителна полза от случайността, докато по-опитни състезатели могат да попаднат на грешен път- Кой от състезателите най-добре чете своята карта "между редовете" по време на състезанието личи веднага. Следователно, тук не става дума за моментите на случайност като такива, а за това как, по какъв начин ги използват състезателите.

Същото важи и когато бягането се затруднява при стръмни планински райони, блата или реки. На мнозина се струва, че случаят определя дали човек ще преодолее тези места на най-удобното място. Понякога и опитният състезател може да има малшанс и да направи погрешни заключения, но почти винаги неговият опит го води до най-добрите места. По-неопитните използват своите шансове както дойде и понякога попадат на щастливо разрешение, но в състезанието като цяло те имат "малшанс".

Тези фактори на случайност са тясно свързани със същността на ориентирането. Чрез МОМЕНТА НА ИЗНЕНАДА те са обогатили нашия спорт с едно постоянно чувство на ПРИКЛЮЧЕНИЕ, което в значителна степен е допринесло за големия чар на ориентирането. Можем да бъдем напълно сигурни, че по време на

едно състезание ще се появят най-неочаквани положения, че трябва да се вземат големи решения, там където човек най-малко е очаквал, че нови проблеми помитат по-раншните предвиждания. Дори ако положението изглежда мрачно в някой момент от състезанието, винаги има шанс то да просветне преди да се стигне до финала.

По-малко от случайните вариации в резултатите, които се причиняват от тези изненадващи моменти, не могат да се предотвратят от съдията по очертаване на маршрута. Тук става въпрос само за детайли и шанс и малшанс на дребно. Освен това, на самия състезател се дава възможност да въздейства на положението. Точно както топката в мрежата при тениса, топката при футбола, минималният фал при скока на дължина! Тук случайността е лична и поради това законна.

Нека разгледаме сега още една форма на законна случайност, при която обаче съдията по очертаване на маршрута в значително по-голяма степен може да въздейства върху развитието на моментите на случайността.

МАЛКО ГОЛЕМИ ИЛИ МНОГО МАЛКИ

Понякога един НАПЪЛНО ПРАВИЛЕН ПРОБЛЕМ, например в избора на път, може да се разреши по-добре от един неопитен състезател, отколкото от един по-опитен. Един маршрут с такива проблеми (например маршрут, който се състои от една единствена решаваща отсечка за избор на път) дава по този начин възможност на случайността (и на законната) да се прояви. Но, при по-голям брой проблеми, повече отсечки, повече избор на път, възможностите за реално разрешение се увеличават. Опитният състезател може да направи някоя грешка на една отсечка, но той ще се справи с повечето. По-неопитният може да се справи с някоя от трудните задачи, но няма да може да се справи с повечето.

Нека да вземем друг пример. Един съдия по очертаване на маршрута поставя много трудна контролна точка, която стои на самата граница на позволеното, като се надява с нея да компенсира друга, по-лесна, контролна точка. Да се компенсира една лесна контролна точка с една трудна може да изглежда приемливо, но това не е издържано от практическа гледна точка. Асо в един маршрут има само една единствена трудна контролна точка, то състезанието положително ще се разреши при нея. В такъв случай всичко се предоставя на случайността. И един по-слаб състезател може да има късмет някой път. Но няколко трудни контролни точки една след друга могат да се разрешат само от опитния състезател.

Ние следователно не бива да правим нашите маршрути само с единични трудни задачи. Това важи за прекалено трудни контролни точки, прекалено доминиращи задачи за избор на път или други проблеми на ориентирането. ЕДНА трудна задача трябва следователно да се комбинира не с няколко по-леки, а с ПОВЕЧЕ ТРУДНИ такива, за да остане случайността ЗАКОННА.

ПО ТОЗИ НАЧИН МНОГО МАЛКИ ПРОБЛЕМИ ДАВАТ ВИНАГИ ПО-ДОБРА ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ПРАВИЛНА ПРЕЦЕНКА, ОТКОЛКОТО МАЛКОТО ГО-

ЛЕМИ!

Не КЪСМЕТ – но може би до известна степен МАЛШАНС

Един състезател може да има "малшанс" и по този начин да отпадне от класирането, но той, колкото и парадоксално да звучи, не може да има такъв късмет, че с неговата помощ да спечели състезанието!

Конкуренцията сега е толкова силна, състезателите толкова добре подготвени и изискванията по отношение на възможностите за ориентиране и бягане толкова големи и толкова многобройни, че една единствена незначителна грешка, едно моментно отпускане – известен малшанс много лесно може да доведе до съдбоносни последици.

Един от фаворитите прави в началото на едно състезание една малка грешка, която му отнема няколко минути. За да ги навакса, той предприема рискове, които завършват с нови грешки. Когато победата вече лежи извън границите на възможното, той изгубва въздуха и способността да се концентрира и предприема нови действия, които при нормални обстоятелства биха били изключени, поради които той накрая пристига на финала между последните. За този, който познава психическата основа на тази причинна връзка, не е нищо чудно това, че същият човек се съвсем на следващата неделя и печели състезанието.

Напълно естествено е, че такива големи разместванията в резултатите – големи победи и посредствено класиране – може да заблуди хората. Ако човек има малшанс, когато се проваля, нима това не означава, че той до голяма степен има късмет, когато печели? Но фактически не е така!

Много състезателни моменти и фази при ориентирането създават условия на състезателя да се провали, но това многообразие е също така гаранция, че случайни странични сили не могат да решат състезанието.

Не е рядко явление някой фаворит да изчезва от време на време от списъците на спечелилите. Тук можем за говорим за "малшанс", но да се говори за КЪСМЕТ, когато после същия човек ПЕЧЕЛИ, това не е правилно! Изискванията, които се поставят за спечелването на една победа са прекалено големи и многобройни. Тук трябва винаги да говорим за ОПИТ, ЗНАНИЯ И ГОЛЕМИ ЛИЧНИ СПОСОБНОСТИ. Именно тези качества характеризират ориентирането. Затова е необходимо законната случайност строго да се отдели от незаконната – и тук навлизаме в една много важна глава.

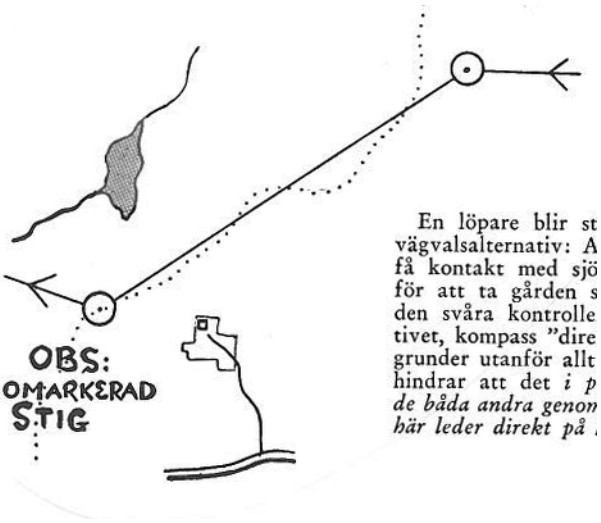
ЗАБРАНЕНАТА СЛУЧАЙНОСТ

НЕЗАКОННАТА СЛУЧАЙНОСТ е една напълно "не лична случайност". Тя дава на състезателя големи преимущества или недостатъци, без състезателят да има възможност сам да въздейства върху положението.

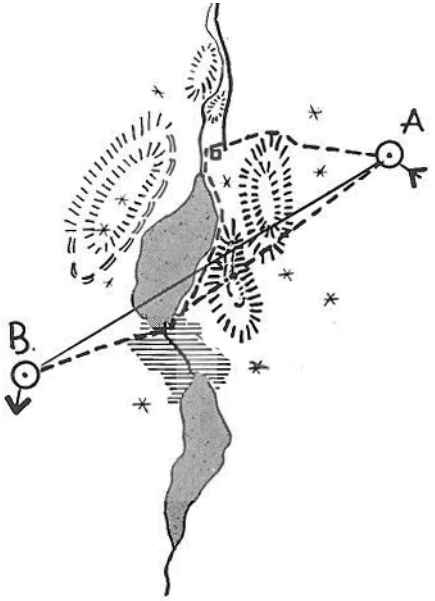
Това толкова вредно за ориентирането явление се проявява по много и различни начини. Тук ще разгледаме някои от най-опасните и най-често срещани форми.

Немаркирани пътища, пътеки, просеки и пр., чието направление е такова, че те по решаващ начин могат да влияят на състезанието, са най-често срещани приме-

ри на "нелична" и незаконна случайност. Тук не става дума само за такива изключителни случаи, както например е показано на съседната скица, при който състезателят "кара направо" точно към контролната точка, а и за такива случаи, при които състезателят може да бяга с километри в горе-долу правилно направление по немаркирани пътеки, които освен това водят към такива предмети като блата, ниви, пътища, поляни и т.н. в близост до контролната точка.



Много често се случва цяло състезание да се решава на някоя такава част от маршрута, където някои състезатели по една дълга отсечка по чиста СЛУЧАЙНОСТ "попадат на някоя немаркирана пътека" или се "надяват" на нея и без всякакво затруднение преминават няколко километра, или пък посредством много просто четене на картата се поставят в много по-благоприятно положение от останалите – нещо, което няма почти нищо общо с личните способности.



Съдията по очертаване на маршрута трябва да толерира само такива немаркирани пътища и пътеки, които или водят настрани от желаното направление, или се губят в такъв район, че се изисква превъзходна опитност в четенето на картата, за да може да се извлече някаква полза от тях.

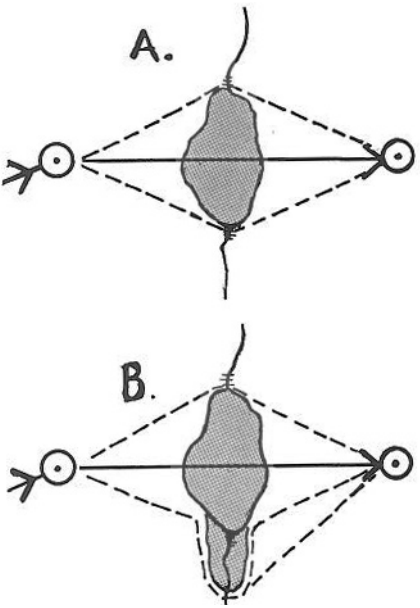
Това, което се каза за пътищата и пътеките важи в същата степен и за това, което по законен начин може да ПРЕЧИ на придвижването. Например водни препятствия, езера, потоци и опасни тресавища, които могат да се преодолеят само на определени места и за които картата не дава никакви сведения. Задачата на съдията по очертаването на маршрута е да изследва всички водни и други препятствия, през които ще се преминава, така че през тях

да може да се премине само на тези места, които могат да се определят с разумно мислене. Той може също така да посочи със забележка откъде трябва да се мине, ако не съществуват възможности за разумно определяне на проходите, но на всяка цена да изключи всяка форма на такава вредна случайност.

Всяка решаваща задача в ориентирането, която не може да се реши по най-правилен начин с разумно мислене е незаконен момент на случайност. Тук трябва също така да причислим НЕПОДХОДЯЩИТЕ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ, които със своя характер на "игра на криеница" са типични моменти на случайност, чието вредно въздействие ние вече разгледахме.

ВНИМАВАЙ С ИЗБОРА НА ПЪТЯ!

Най-опасният представител на незаконния момент на случайност е СЛУЧАЙНИЯТ ИЗБОР НА ПЪТ.

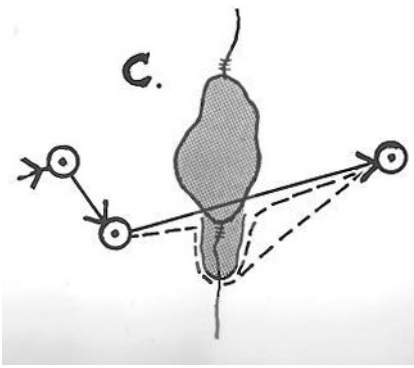


Изборът на пътя се планира според картата. Колкото повече възможности за избор на пътя съдържа една отсечка, толкова по-важно е картата да бъде вярна, а не да лъже в някоя вариант.

Случайните възможности за избор на пътя най-често са еднакви на брой, колкото възможностите за избор на пътя изобщо. ЗАТОВА СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА ТРЯБВА ВИНАГИ ДА ПРОВЕРЯВА ВСИЧКИ ВАРИАНТИ, ЗА ДА МОГАТ ДЕ ВИНАГИ ДА ОТГОВАРЯТ НА ТОВА, КОЕТО СЕ ОЧАКВА ОТ ТЯХ. Ако картата не отговаря за възможностите за избор на път, съдията по очертаване на маршрута трябва да съобщи това на състезателите със забележка или чисто и просто ДА ПРЕМАХНЕ ВЪПРОСНИЯ ИЗБОР НА ПЪТ.

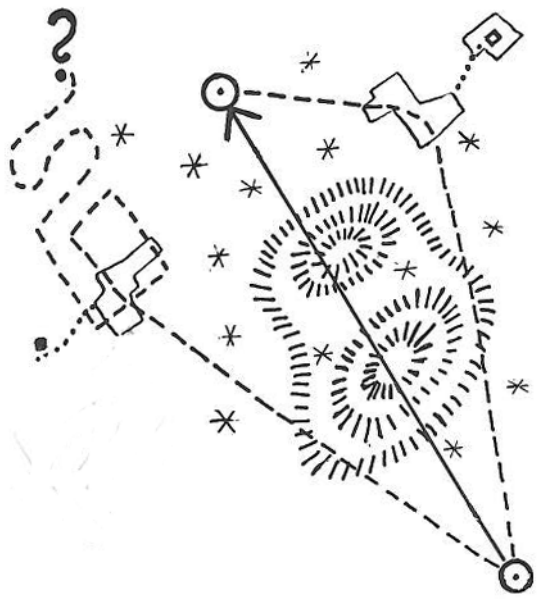
Последното е най-болезнената и най-непривлекателна операция, но най-често най-разумната. При един елитен маршрут, този проблем може да се реши с поставянето на допълнителна контролна точка. Изходът е само един – всички да страдат от една и съща грешка на картата. ПО ТАКЪВ НАЧИН НЕЗАКОННАТА СЛУЧАЙНОСТ Е НАДДЕЛЯНА!

Това решение важи за всички положения, дори те да са до такава степен еднакви, че незаконната случайност да се проявява съвсем по един и същи начин. И тук на преден план изпъква въпросът за ГРЕШКИТЕ НА КАРТАТА И ТЯХНОТО



ОТРАЖЕНИЕ И ОВЛАДЯВАНЕ. Много пъти са възниквали принципни спорове за това, до каква степен тези грешки на картата трябва да се толерират, кога е необходимо да се даде забележка за действителното състояние на нещата и т.н. Често е било изтъквано, че от опитните състезатели по ориентиране трябва да се изисква те да откриват сами грешките на картата. Обаче тук именно трябва да се прибави: ПРИ УСЛОВИЕ, ЧЕ ЕДНА И СЪЩА ГРЕШКА НА КАРТАТА ТРЯБВА ДА СЕ ОПРАВИ ОТ ВСИЧКИ СЪСТЕЗАТЕЛИ.

Ако състезателите имат една и съща възможност за избор на пътя и последователно попадат на едни и същи затруднения и имат едни и същи проблеми за разрешаване, в такъв случай грешките на картата обогатяват задачите на състезанието. Но ако ние търсим избора на път и случаят е подобен на посочения на долната скица (при който две поляни са предназначени за изходни точки към контролната точка и едната от тях е напълно обраснала с дървета), тогава ГРЕШКИТЕ НА КАРТАТА НЕ МОГАТ ДА СЕ РАЗРЕШАТ С ОПИТНОСТ, А ПОСРЕДСТВОМ СЛУЧАЙНИЯ ИЗБОР НА ПЪТ. А така, естествено, не бива да бъде.



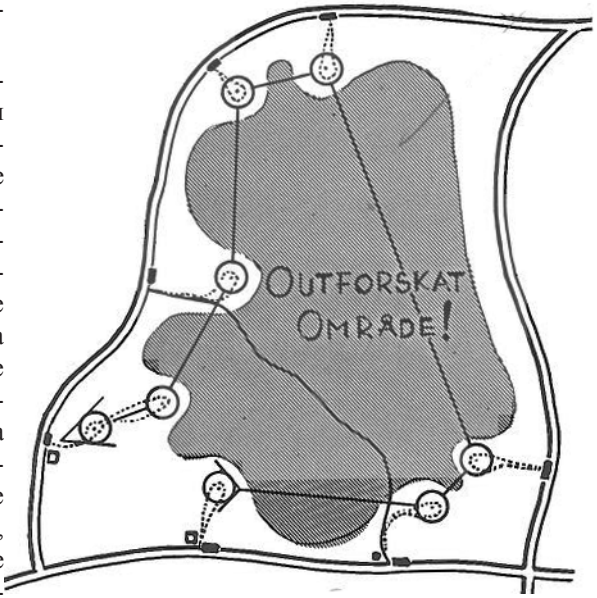
Следователно съдията по очертаване на маршрута трябва да внимава когато определя своите отсечки за избор на път, да не допуска различните незаконни форми на случайността да участват в състезанието. Не бива състезателят на някои от избраните пътища да срещне различни затруднения като грешки на картата, нови населени места и т.н., докато тези, които са избрали други, равностойни или даже по-лоши пътища, да попаднат в изгодно положение, тъй като всичко е така, както е посочено на картата или даже по-добре.

ПРЕДУПРЕЖДАВАМЕ ЗА “НЕИЗСЛЕДВАН РАЙОН”

За да се справи с незаконната случайност, не е достатъчно съдията само да

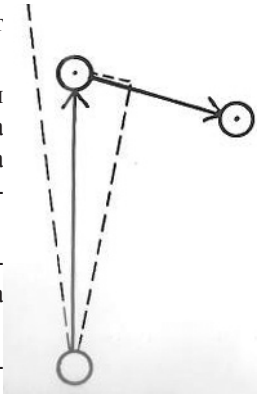
прегледа района около контролните точки.

Автомобилът и велосипедът могат да бъдат добри помощни средства при очертаване на маршрута, но те не бива да се причина за непознаване на района на състезанието като ЦЯЛО. И на местността между контролните точки трябва да се провежда проверка, да не би там да се крият някои незаконни моменти на случайност. Едва след като съдията по очертаване на маршрута опознае своя район в подробности, той може да бъде сигурен, че няма да има неприятни изненади в деня на състезанието.



ОСТРИ ЪГЛИ

Ще разгледаме още една форма на незаконна случайност – ОСТРИТЕ ЪГЛИ.



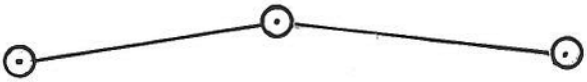
Състезателите винаги напускат своите контролни точки в едно или малък брой концентрирани направления. Това означава, че състезатели, които са назад, случайно могат да се възползват от излизащите от контролната точка състезатели по извънредно лесен начин да достигнат до нея.

Тази форма на не лична случайност трябва да се преодолее напълно и да премахне от съдията по очертаване на маршрута.

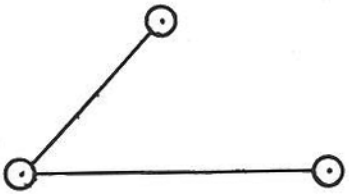
Това се постига преди всичко чрез внимателно избягване на срещане на две отсечки по такъв начин, че те да образуват така наречения "остър ъгъл"

КАКВО ОЗНАЧАВА "ОСТЪР ЪГЪЛ"?

Чисто математически, това е ъгъл, който е по-малък от правия ъгъл – тоест, под 90 градуса.



ÄR DETTA EN SPETSIG VINKEL?

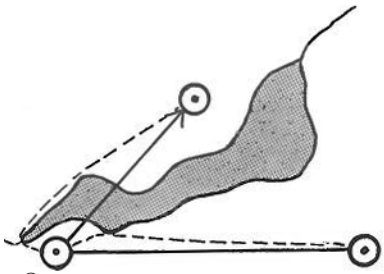


ELLER ÄR DETTA EN SPETSIG VINKEL?

DET BEROR HELT PÅ TERRÄNGEN!

Detta var matematiskt
t inte någon ”ful” vinkel.
:n emellan två bergshöj-
: — blir den genast spet-
enligt orienteringens
ometri!





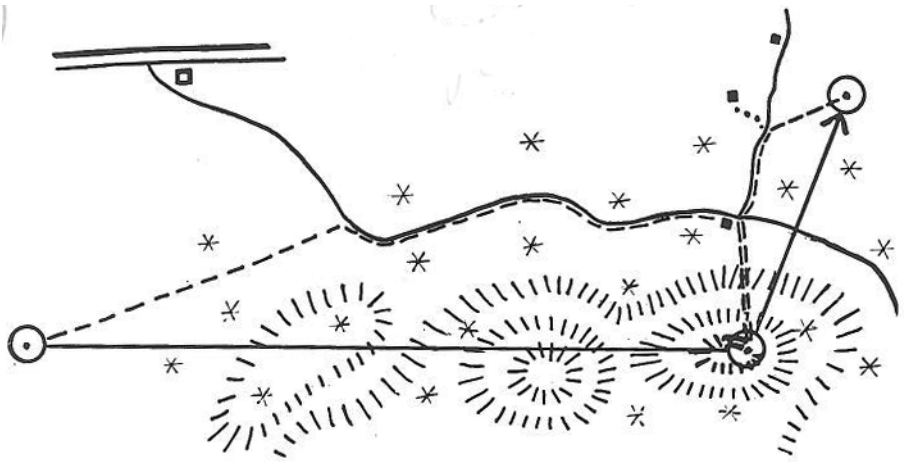
Detta är teoretiskt sett en mycket ”ful” vinkel, men ser det ut på det här sättet är den ju långt ifrån spetsig.

От гледна точка на очертаване на маршрута – не винаги е така. Тук и един ъгъл от 280 градуса може да бъде и прав и остър. Ето няколко примера:

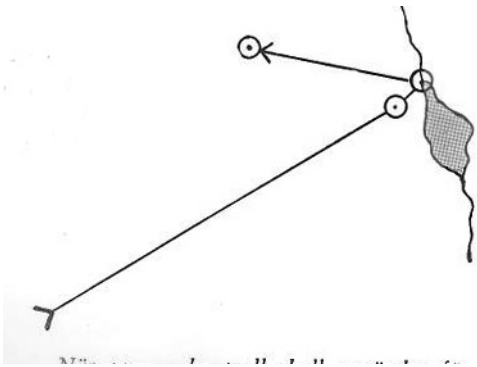
Дали един ъгъл е остър, това зависи напълно от местността. Скица №13. От математическа гледна точка този ъгъл не е остър. Но между две възвишения той незабавно става остър според геометрията на ориентирането.

Математически погледнато, на скица №14 този ъгъл е съвсем остър, но ако към контролната точка трябва да заобиколим някое препятствие, той вече далеч не е остър.

Следователно, решаващ е не математическият вид на ъглите, а местността на която двете отсечки ще се срещнат, както и разположението на отсечките по отношение избора на път и изходни ориентири.



ТРЕСАВИЩА близо до контролните точки правят острите ъгли още по-опасни, понеже не само излизащите от контролната точка състезатели, а и следите от по-рано стартиралите ще "хващат" следващите ги, в резултат на което тези, които по жребий са се паднали да стартират по-късно, са в несравнимо по-изгодно положение.



Колкото по-трудна е една контролна точка, толкова по-опасен е острият ъгъл.

При наистина трудни контролни точки, необходимо е състезателите да изчезват в някое определено, невлияещо направление. Тогава съдията има възможност да се осигури в това отношение, като постави някоя отвеждаща контролна точка на неколкостотин метра в желаното направление. Тази контролна точка може да бъде съвършено лесна. ПРИ ЕДНА ТАКАВА КОНТРОЛНА ТОЧКА, която никой няма да пропусне, острите ъгли не са от голямо значение.

Когато една и съща контролна точка се използва в няколко маршрута, от само себе си се разбира, че проблемът на острите ъгли трябва да се разгледа още по-внимателно!

СГЪВАНЕТО НА КАРТАТА може да бъде момент на случайност. Това трябва винаги да се съобщава достатъчно време преди старта, така че да не се получи някои състезатели случайно да сгънат картата както трябва, докато други трябва да сгъват отново картата, при което губят ценно време, без самите те да са виновни.

КАРТАТА ТРЯБВА ДА СЕ СГЪВА КОЛКОТО Е ВЪЗМОЖНО ПО-МАЛКО

НИЕ НЕ ИГРАЕМ ВЕЧЕ НА "СЛЯПА БАБА"

Като заключение на МОМЕНТЪТ СЛУЧАЙНОСТ – третият важен крайъгълен камък, трябва да се каже, че за всички стадии по очертаване на маршрут трябва да бъде ясно - ВРЕМЕТО НА "ГОЛЕМИТЕ ИЗНЕНАДИ", когато съдията по очертаване на маршрута съзнателно се стремеше всичко да може да се случи, СЕГА Е БЕЗВЪЗВРАТНО МИНАЛО.

СЛУЧАЙНИТЕ СЪБИТИЯ не са вече никаква "подправка", която съдията по очертаване на маршрута трябва да слага, за да придаде съмнителна "пикантност" на спорта.

Ориентирането е преминало детската си възраст. Може да бъде приятно и весело да се погледне назад към щастливите детски години с различни лудории и игра на криеница. Но днес ние играем по-ценни игри, при които има смисъл във всичко, което се провежда.

Това, което по този начин губят по-слабите – възможностите за "удоволствие" се компенсира многократно чрез по-големите възможности на по-добрите да покажат своите знания в един здрав и честен спорт.

Състезателят по ориентиране не иска вече да играе на "сляпа баба", а иска сам да бъде господар на своята съдба и на своето класиране.

Четвъртият крайъгълен камък:

СТАРТЪТ и първата отсечка, последната отсечка и ФИНАЛЪТ

Горните четири понятия заедно са от голямо значение, за да съставят четвъртия крайъгълен камък на голямата работа по очертаването на маршрута.

СТАРТЪТ и ФИНАЛЪТ трябва да бъдат дадени преди да е започнала другата работа по очертаването на маршрута. Това са краищата на дългия маршрут, наистина разделени, но все пак свързани с общи транспортни и съобщителни проблеми.

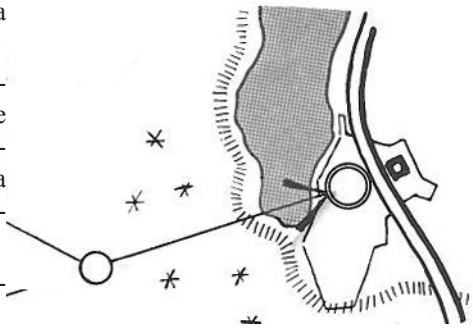
ПОСЛЕДНАТА ОТСЕЧКА И ФИНАЛЪТ

"Стартът и първата отсечка" са по-важното нещо, затова ние ще се занимаем първо с второто от тях. Един подходящ ФИНАЛ е винаги по-голям проблем за съдията по очертаване на маршрута, отколкото СТАРТА, поради което ФИНАЛЪТ, повече или по-малко, винаги е първата задача в работната програма на съдията по очертаването на маршрута, и че това е напълно правилно ще разберем от следното:

ЕДИН ПАРАДОКС

Въпреки, че последната отсечка и ФИНАЛЪТ, строго погледнато да са две отделни понятия, от гледна точка на очертаването на маршрута те са толкова тясно свързани и толкова зависими едно от друго, че съдията по очертаване на маршрута

не може да се занимава с едното, без да се съобразява с другото.



Начинът да се завърши едно състезание и да се доведат състезателите до финала има своите специални проблеми. Тук е необходимо в най-голяма степен да се обединят две парадоксални желания:

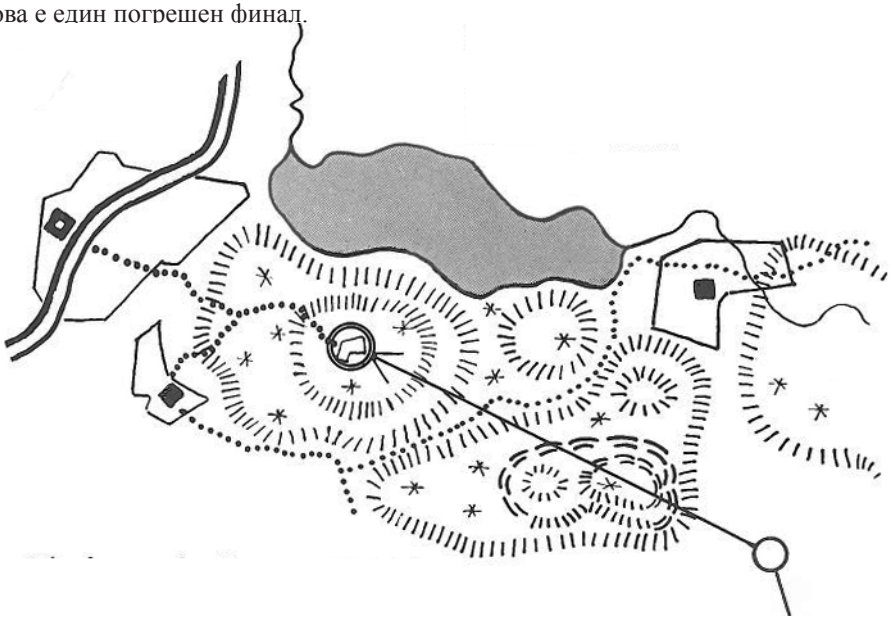
ПЪРВОТО – открит и свободен обзор и идване от едно направление

ВТОРОТО – ориентиране до последния момент, никакви "изгубени километри", никакво грубо бягане към финала.

Следователно, ОТКРИТО И ЛЕСНО, но въпреки това НИКАКВО ГРУБО БЯГАНЕ. Това са трудни изисквания, които не могат да се усвоят лесно, поради което и примери за погрешни финали са многобройни.

Например на горната скица имаме един отличен финал с открит и свободен обзор и гаранции за еднопосочно навлизане.

Но какво грубо бягане! Какъв фрапиращ пример на изгубени километри: накрая всичко би се решило с едностранчивата сила на бягането, без каквато и да е било мисловна дейност, във вреда преди всичко на ориентирането. Следователно това е един погрешен финал.



На горната скица имаме друг пример на финал: той е на една малка скрита поляна в гората, със сигурна гаранция, че на последната отсечка ще има ориен-

тиране.

Но КАК ще дойде човек до финала? Няма смисъл да се опъва финална лента, тъй като състезателят може да се появи буквално отвсякъде.

Тук не може да става дума за точно засичане на времето, за публика, окуражаване и много други по-второстепенни неща. Към местата за преобличане състезателите трябва да отидат без маркиране и в пълна тишина. Един такъв финал има всички черти на контролна точка. Не на последно място, поради невъзможността да даде точни времена.

Между тези две крайности на погрешни финали има цял ред такива, при които съдията по очертаване на маршрута, преди всичко поради непознаване съвременните изисквания, не е успял да разреши проблема.

ПРЕДИ И СЕГА

В детството на ориентирането, когато състезателите пристигаха на финала един по един с голяма разлика във времената – от по 10, 15 и 20 минути, естественото разположение на финала и техническото му оформяне не бяха от такова значение.

В съвременното ориентиране с масово участие, грамадна конкуренция и постоянна борба за секунди, при която много пъти липсата на резултати се побира в рамките на няколко минути, положението е друго.

Тук се изисква точност в измерването на времето, както при който да било друг вид спорт!

НА ВСЕКИ СЪСТЕЗАТЕЛ ТРЯБВА ДА СЕ ГАРАНТИРА ТОЧНО ИЗМЕРЕНО ВРЕМЕ, а за да може да се направи това, от съдията по очертаване на маршрута се изисква ИЗВЪНРЕДНО ВНИМАТЕЛЕН И ПОДХОДЯЩ ИЗБОР НА МЯСТО ЗА ФИНАЛ.

Тук съдията по очертаване на маршрута трябва да изпълни ДВЕ АБСОЛЮТНИ ИЗИСКВАНИЯ:

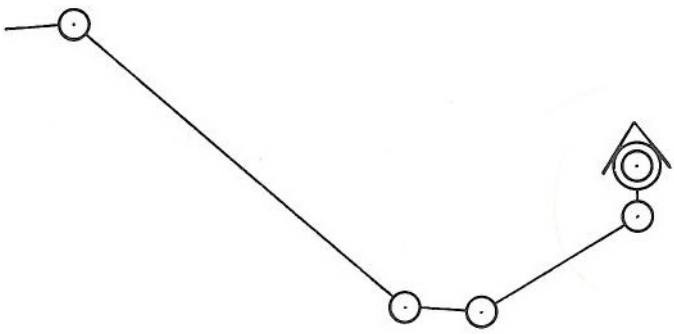
1. ОТКРИТ И СВОБОДЕН ОБЗОР

Съдиите при финала и тези, които засичат времето, се нуждаят най-малко от петдесетина метра свободен обзор, за да се концентрират върху често идващите на големи групи състезатели, да прочетат техните номера, когато има такива, и т.н.

2. ИДВАНЕ ОТ ЕДНО НАПРАВЛЕНИЕ

Състезателите трябва да могат да дойдат до финала само от една посока. Всяка възможност състезателите да изскочат пред масата на финала от всякакви възможни и невъзможни посоки трябва напълно да се изключи.

Като се спазят тези две изисквания – един финал трябва да бъде ЛЕСЕН, ПРИВЛИЧАЩ и ОТКРИТ. Но въпреки това ние искаме да имаме ОРИЕНТИРАНЕ ДО ПОСЛЕДНИЯ МОМЕНТ. Също така не бива да има грубо бягане към края на състезанието – това е другата страна на парадокса. Никаква изгода за силния бегач с картата в джоба.



ОТКРИТ и ЛЕСЕН, но НИКАКВО ГРУБО БЯГАНЕ – срещу този парадокс има само една рецепта:

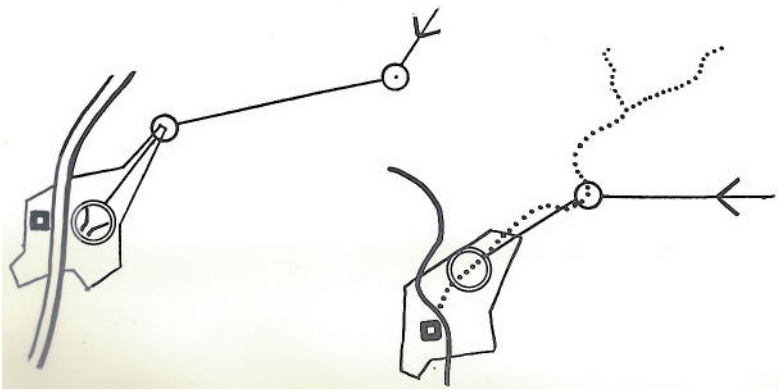
Образец за това е една събираща контролна точка непосредствено преди финала. Колкото по-близо, толкова по-добре. Ни все пак не толкова близко, че районът на финала да бъде изходна точка към последната контролна точка. Използвай възможностите за ориентиране до крайна степен.

Една малка, къса финална отсечка е следователно необходимост за добре подбрано място на финала!

КОЛКОТО Е ВЪЗМОЖНО ПО-ЛЕКО БЯГАНЕ когато ориентирането е приключило – това също е едно от изискванията за финалната отсечка. Никакви физически прояви на сила, когато мозъкът е изключен – това е вече ясно за нас. Леко бягане от последната контролна точка, никакви стръмни склонове или други изпитания на издръжливост. КОЛКОТО ПО-ТРУДНА Е ФИНАЛНАТА ОТСЕЧКА, ТОЛКОВА ПО-КЪСА ТРЯБВА ДА Е ТЯ.

МАСАТА НА ФИНАЛА трябва да се разположи на лек наклон, нещо като последна "спирачка" точно когато се засича времето, разбира се ако условията позволяват това.

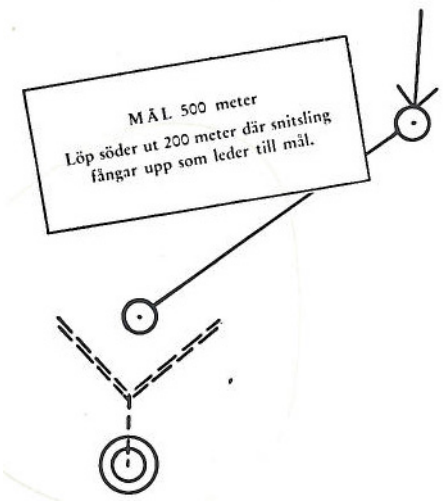
При финала трябва винаги да има ефикасни съоръжения за заграждане. Ако нямаме на разположение естествени такива, като например огради и други подобни, трябва да се използват въжета и колове.



Една от задачите на съдията по очертаване на маршрута е да следи средствата за заграждане да се използват винаги за това, за което са предназначени.

МАРКИРАНЕ

КОГАТО ВСИЧКИ ДРУГИ УСЛОВИЯ ЗА ИДВАНЕ ОТ ЕДНО НАПРАВЛЕНИЕ ЛИПСВАТ, МАРКИРАНЕТО от последната контролна точка е единственото разрешение за отправяне на състезателите към финала от единственото желано направление. Изискването за КЪСА ОТСЕЧКА и ЛЕКО БЯГАНЕ тук е още по-строго. ПОСЛЕДНАТА КОНТРОЛНА ТОЧКА в такъв случай трябва в още по-голяма степен да притежава характера на събираща контролна точка, тъй като при една трудна контролна точка маркирането би било един незаконен момент на случайност.



Следователно, правилото гласи: никакво привличащо маркиране от трудна контролна точка. Ако последната контролна точка трябва на всяка цена да бъде от такава степен на трудност, че не е подходящо маркиране към финала, маркирането може да започне неколкостотин метра настрани от контролната точка, като събира състезателите като фуния.

Привличащите ръце на маркирането трябва да се направят толкова силни, че да бъде изключено някой от състезателите да премине през маркирания район, без да се "хване" от него (необходимо е също така да се отбележи в заданието каква е дължината на маркирането, за да може състезателят да съобрази с това скоростта на бягането си.)

МАРКИРАНИЯТ ФИНАЛ е необходим при много обстоятелства. Не само когато се цели идването от едно направление, а също така, за да се предотвратят евентуалните щети и повреди в близост до населени места, край които ние най-често разполагаме нашите финали. В отделни случаи маркираният финал може да превъзхожда свободния финал: например, когато препятствията могат да причинят известни случайности. Но дори в случаи на ходене по азимут от последната контролна точка, на места където почвата е такава, че състезателите оставят ясни следи, което е във вреда на стартиралите по-рано, една къса маркирана отсечка към финала може да бъде за предпочитане……. Но само в ИЗВЪНРЕДНИ СЛУЧАИ!

Въпреки това, не бива да се стремим към маркирания финал, а само да го приемаме в случаи, когато той е необходим или когато преимуществата са очевидни.

Освен с чисто състезателно-техническите изисквания към финала и мястото на финала, които разгледахме до тук, съдията по очертаването на маршрута трябва да

се съобразява и с някои други неща: възможност за преобличане, миене и къпане, телефон и експедиция, съоръжения за заграждане и т.н. Всичко това ще се разгледа по-нататък. Сега ще завършим този раздел с още една малка подробност, едно малко пожелание в пълния смисъл на думата, незначително в сравнение с важните изисквания към финала, които бяха изложени до тук, но все пак доста важно за маршрута като цяло.

ЕДНО КРАСИВО МЯСТО ЗА ФИНАЛ

Понякога се говори за хора, които от "дърветата не виждат гората", и въпреки че това със сигурност не важи за ориентирането като цяло, ние не винаги успяваме да почувстваме многото красоти, които ориентирането ни поднася.

Тренировката, когато имаме достатъчно време, се провежда в повечето случаи по стари, използвани места, където всеки храст ни е познат. А по време на състезанието ще трябва да мислим за друго. Едва след като сме достигнали до ФИНАЛА и сме измили очите си от напрежението на състезанието, ние можем на спокойствие да се наслаждаваме на природата.

Колко прекрасни са тези часове след състезание. Именно тук след един кратък състезателен неделен ден, ние имаме най-много време да се наслаждаваме на природата. И от какво огромно значение би било едно хубаво място на финала за тези прекрасни мигове! Затова не са ни необходими никакви панорамни изгледи. Ромолящ поток със старо воденично колело, планинска пътека през малка поляна, склон към малко езеро, запустяла колиба – навсякъде внимателният и търсещ съдия по очертаване на маршрута може да намери идилията! И ЕДНО ХУБАВО МЯСТО ЗА ФИНАЛА ЗАСЛУЖАВА ТРУДА, който съдията по очертаване на маршрута би вложил в неговото търсене.

ВНИМАНИЕ! Едно малко, малко предупреждение, с което трябва винаги да се съобразяваме! Стремежът към красота не бива да става САМОЦЕЛ, която да надделява над по-важните изисквания! Финалът горе на красивия хълм например може да си заслужава труда да бъде достигнат. Но ако за това се изисква особена издръжливост, ще се задоволим с финал на по-малка височина.

КАТО ЗАКЛЮЧЕНИЕ МОЖЕ ДА СЕ КАЖЕ, ЧЕ БИ БИЛО ХУБАВО ФИНАЛЪТ ДА БЪДЕ НА КРАСИВО МЯСТО, НО СЛЕД КАТО СА ВЗЕТИ ПРЕДВИД ВСИЧКИ СЪСТЕЗАТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ!

СТАРТЪТ И ПЪРВАТА ОТСЕЧКА

Въпреки, че стартът и първата отсечка представляват по-леки проблеми за съдията по очертаване на маршрута в сравнение с последната отсечка и финала, те също са важни и трябва да се разгледат малко по-подробно. Обикновен остава тача, се стартът е последното нещо, с което се занимава съдията по очертаване на маршрута. Затова не може да се говори. Този въпрос не е чак толкова лесен. Това

ще видим и по-нататък, когато проследим едно състезание хронологически, за да получим ясна представа за него.

ДОБРИ ВЪЗМОЖНОСТИ ЗА ПРЕОБЛИЧАНЕ. БЛИЗО ДО СРЕДСТВАТА ЗА СЪОБЩЕНИЯ.

Опитният съдия по очертаване на маршрута винаги прави сметка че "вратите на небето могат да бъдат отворени" през деня на състезанието. Разбира се, много по-добре ще бъде после, ако въпреки всички очаквания за дъжд, денят бъде слънчев. Първото нещо, което той трябва да осигури, е възможността за преобличане под покрив.

Тези места трябва да бъдат разположени колкото е възможно по-близо до съобщителните средства. Не е приятно да се ходи километри под проливен дъжд и после да се турят мокрите дрехи в раницата. Също така не е особено приятно за тези, които стартират по-рано, да вървят дълги километри с раници преди старта, докато по-късметлиите, които ще стартират по-късно, могат да вървят по-бавно и да си починат преди старта. По-добре е да се върви по-дълго след преобличането. За облеченият в екип може да бъде само от полза една малка разходка от няколко километра.

Колкото по-близко сме до старта без разходки, толкова по-добре, независимо дали носим раница или не. Обаче това разстояние не бива да бъде прекалено късо.

СТАРТЪТ – СКРИТ ОТ ПОГЛЕДИТЕ – ОТДЕЛЕН ОТ МЯСТОТО ЗА ПРЕОБЛИЧАНЕ

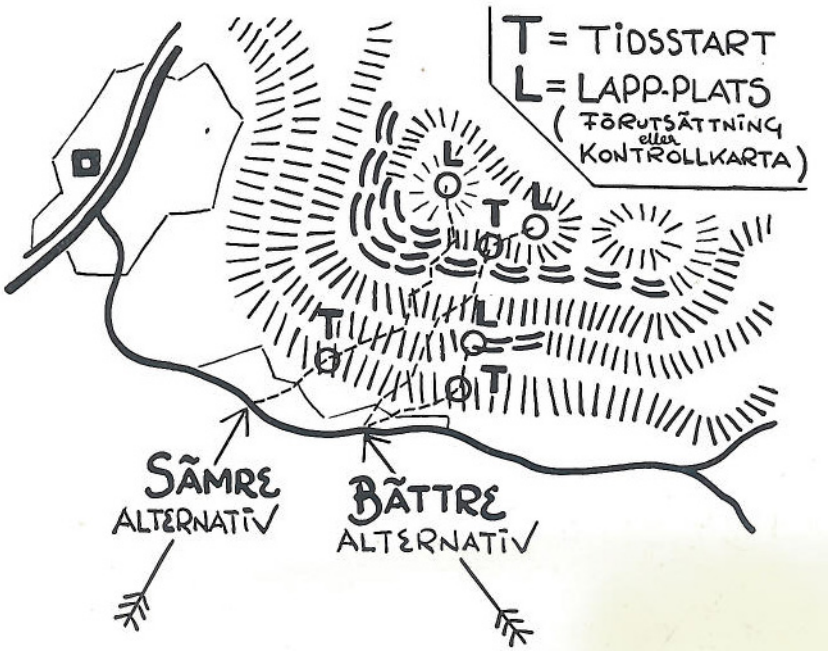
Опитният съдия по очертаване на маршрута винаги прави сметка да не би по време на очертаване на маршрута стартиращите да получат някакви привилегии в сравнение с тази, които стартират по-рано. Това важи в най-голяма степен при старта. Тук големите стартови номера имат възможност да използват дългото време за чакане за спекулация по най-близките части от маршрута. Всичко, което може да наведе на предвиждания за предстоящото състезание трябва да се предотврати. Преди всичко стартът трябва да се скрие от погледите, тъй като един опитен състезател по ориентиране, след като знае разположението на старта, има добри възможности за плодотворни спекулации относно отсечката и приблизителното разположение на първата контролна точка. Още по-лошо е, когато чакащите състезатели могат да видят не само старта, но и направлението, което стартиращите избират. За да се избегне това, мястото за преобличане трябва да бъде отделено от мястото на самия старт.

КОЛКОТО Е ВЪЗМОЖНО ПО-МАЛКО МАРКИРАНЕ СЛЕД ЗАСИЧАНЕТО НА ВРЕМЕТО

Ние приемаме дългото маркиране преди засичане на времето, но след него

възприемаме само късо маркиране. На известно разстояние от местата на старта трябва да се постави една табелка "СПРИ" за състезателите, които не бива да бъдат пуснати прекалено наблизо. Когато вече са ни засекли времето, разстоянието до истинския старт, където се дава заданието, не е голямо и затова може да го наречем "МЯСТО ЗА ПРЕДАВАНЕ НА ЗАДАНИЕТО". След като състезанието е вече започнало, ние гледаме, както се каза по-рано, със същото нежелание на бягането по маркиран път, поради което съдията по очертаване на маршрута трябва да го сведе до възможния минимум.

Не бива да се кара състезателя да бяга цели 800 метра преди да му е поставен за разрешение какъвто и да е бил проблем по ориентиране. Да не говорим сега за стартове, при които засичането на времето става, за удобство на уредниците, в полите на хълма, или на голяма планина, а "мястото за предаване на листчето" е на самия връх, поради което най-голямото изпитание на издръжливостта в целия маршрут е преминал още преди старта. ЛЕКО И КРАТКО МАРКИРАНЕ до мястото, откъдето започват проблемите на ориентирането – това следователно е целта.

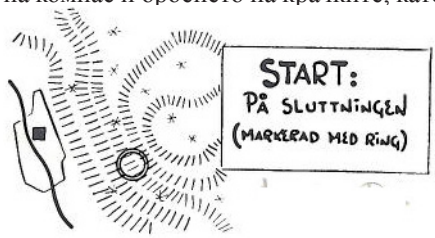


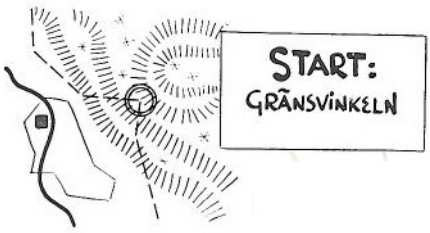
ФИКСИРАН СТАРТ

Докато за пласирането на контролните точки винаги сме имали подробни и точни изисквания, при СТАРТА ние се задоволяваме със сравнително свободно пласиране.

"Старт на склона" или "в червения кръг" – това са обикновените формулировки в нашите стартови задания. Това често е създавало у състезателя чувството, като че ли "виси във въздуха", докато той след неуверено "търсене" не се доберe до някой по-сигурен ориентир. Това чувство на несигурност непосредствено след старта, когато ни изглежда, че нещо не е в ред, е до голяма степен причинено от нервността след старта, но в много случаи и от това, че сме стартирали от погрешно място!

Не е лесно да се намери точното място на старта върху един склон, с помощта на компас и броенето на крачките, като се изхожда от няколко ориентира. Особено когато съдията по очертаване на маршрута, както споменахме по-горе, е погледнал на старта като на второстепенно нещо.



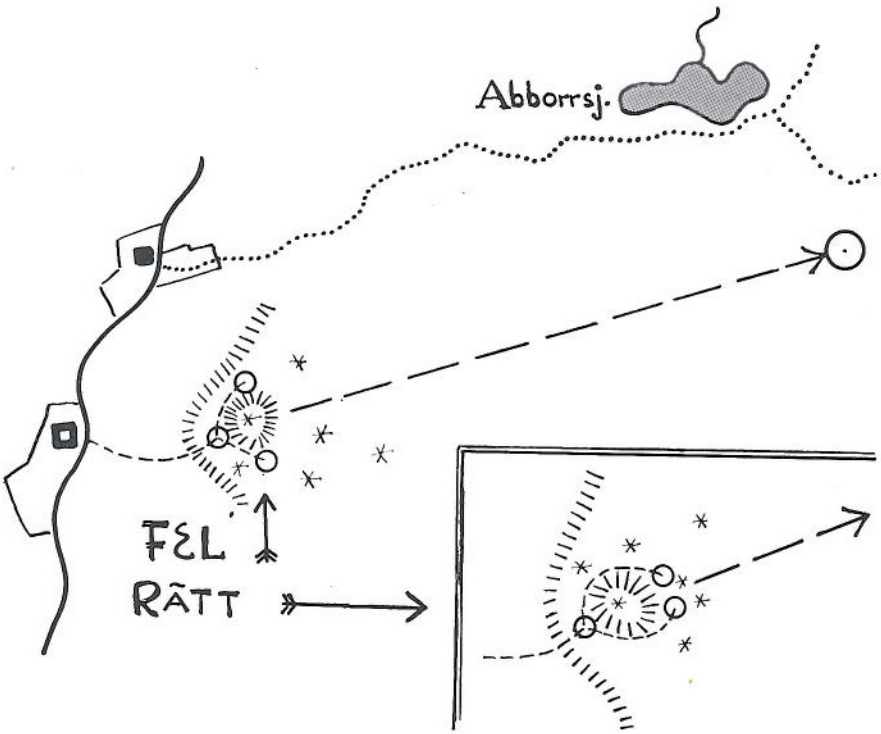


Много състезания са били решени по този начин още при старта, по доста неспортсменски начин, когато състезатели, които са търсили известни опорни точки, не по собствена вина, са попадали в погрешно направление и са загубвали състезанието по напълно незаконен начин. ТОВА НЕ БИВА ДА СТАВА В НИКАКЪВ СЛУЧАЙ. Ние трябва или да предаваме мястото на старта с по-голяма точност, или да търсим мястото за старт близо до предмети на местността, добре фиксирани, колкото контролните точки: "Старт при граничния ъгъл", "при края на блатото", "при завоя на потока" и т.н. Това осигурява спокойствието и на съдията по очертаване на маршрута, и на състезателите.

ПРЕДУПРЕЖДАВАМЕ ЗА ШИРОКА ВИЛИЦА

Тясно свързан с въпроса за фиксиран старт е въпроса за ВИЛИЦАТА. При стартирането на двама или повече състезатели едновременно, ние изпращаме състезателите по различни вилици, за да им попречим да бягат заедно или да си влияят при избора на пътя. Тук трябва да се намерят напълно равностойни места за старт, при които нито един от състезателите да не се облагодетелства или ощетява при бягането, при маркирането, или при изходните точки при избора на пътя. Ако първата точка е предназначена за избор на път, много често един или друг вариант е по-добър или по-лош при една изходна точка, отколкото при другата. При два еднакви варианта за избор на пътя, една на ляво и една надясно, може да се получи едната от "вилиците" да бъде по-напред от другата, по-близо до мястото от другата.

ВСИЧКО ТОВА Е РЕЗУЛТАТ ОТ ПРЕКАЛЕНО ШИРОКИ ВИЛИЦИ. Ако ще се прави вилица, трябва да се намери толкова гъста гора, че вилицата да се напра-

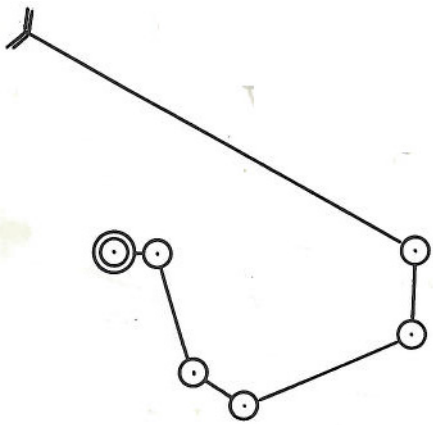


ви колкото е възможно по-тясна и събрана. Един гъст храсталак в много случаи е достатъчен, тъй като най-главното е състезателите да не бъдат смущавани и да бъдат сами при самото нанасяне. ПЪЛНАТА ГАРАНЦИЯ ЗА ЕДНАКВИ УСЛОВИЯ ПРИ СТАРТА е по-важна, отколкото всички опасности при бягането, взети заедно!

От само себе си се разбира, че стартът трябва да се избере внимателно, като се има предвид неговото пласиране изобщо. Той трябва да се пласира по такъв начин, че да дава добри възможности за излизане по маршрута и трябва да се разглежда (точно както контролната точка) като част от отсечката. Но тук вече изоставяме самия СТАРТ в тесен смисъл на думата и навлизаме по въпроса за първата отсечка.

ПЪРВАТА ОТСЕЧКА

В противовес на това, което се каза за последната отсечка, ние не можем да дадем (никакви) норми за дължина, степен на трудност, вид и т.н. за първата отсечка. Тук ръцете на съдията по очертаване на маршрута са напълно развързани да постъпи както намери за добре. И колкото е необходимо да се придържа към установените норми, когато такива съществуват, толкова по-ценно е за него да използва по-свободните начини за очертаване на маршрута, когато има възможност



за това.

Необходимо е съдията по очертаването на маршрута да има предвид тази свобода на действие, що се отнася до първата отсечка. Тук прекалено много се придържаме към един шаблон, който може да бъде отличен за много места, но не винаги: Отнася се до дългата, богата на избор на пътища и "решаваща" първа отсечка, която в тези си форми понякога заема една трета от дължината на целия маршрут.

Ние искаме още от началото да стане едно разкъсване по маршрута, където по-добрия, чрез добре обмислен план, има възможност да се откъсне по собствени или по-добри пътища, без да тегли по-слабите състезатели зад себе си. Едно начало, богато на избор на пътища, може да се уреди и с по-прости средства, по-къси отсечки и по-прост избор на пътя.

СЛЕДОВАТЕЛНО НЯМА НИКАКВИ СПЕЦИАЛНИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ ПЪРВАТА ОТСЕЧКА. Затова не е необходимо да се стремим да направим точно тази отсечка най-важната и най-решаващата на маршрута. В известни случаи такова разрешение би било добро, но в повечето случаи то е направо неподходящо. Това важи за състезателите, които идват от различни места на страната и са съвсем незапознати както с картата, така и с условията на местността. Ако в такъв случай човек направо се постави пред една решаваща отсечка, той може, още в преценката на първия вариант за избор на пътя да направи грешка, която не би допуснал, ако би бягал някой въвеждащ километър с по-малко сложни проблеми да разрешаване.

Чисто физиологически е също неподходящо да се принуждават състезателите да бягат през труднопроходима местност с големи стръмнини, непосредствено след старта. Ако по маршрута съществува някоя "нокаутираща" отсечка, тогава е необходимо да се предвиди преди нея "загряване", както на тялото, така и на мозъка.

Но, както се каза по-горе, СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА Е С РАЗВЪРЗАНИ РЪЦЕ. ТОЙ МОЖЕ ДА ПОСТРОИ МАРШРУТА СПОРЕД СВОЯТА ФАНТАЗИЯ. Нищо универсално не може да се препоръча тук, никакви шаблони не могат да се изтъкнат пред състезателите преди старта. Едва пред картата и заданието състезателят може да разбере дали първата контролна точка е на 500 метра или 5 километра (или каквото и да е било разстояние)

Като заключение на тази глава ще подчертаем, че едно добро начало, тук както навсякъде, винаги означава много. ЕДИН ДОБЪР СТАРТ е важно условие за всичко в живота. Това се отнася и до ориентирането, и до очертаването на маршрута.

ЧЕТИРИТЕ КРАЙЪГЪЛНИ КАМЪКА – ЕДНА ГАРАНЦИЯ СРЕЩУ НЕУСПЕХА

Като обобщение на елементарните правила на очертаването на маршрута, можем да кажем, че благодарение на съществуването на маршрута можем да кажем, че благодарение на съществуването на тези правила, съдията по очертаването на маршрута не е нервен и не се бои за своята работа на състезанието. Критиките винаги са различни, но какво е истинското положение разбираме едва когато състезателите започват да пристигат на финала.

От друга страна, ако през цялото време на очертаването на маршрута сме имали непрекъснато предвид правилата, ние знаем, че неуспехът, от гледна точка на очертаване на маршрута, е изключен. Основните правила на очертаването на маршрута са гаранция срещу неуспеха и затова ни дават самоувереност и чувство на сигурност, което прави работата удоволствие, а деня на състезанието – триумф.

ЕДНА ЗАСТРАХОВКА

Добре че всеки може да направи необходимото за тази застраховка. Който и да е може, без особени средства, да се научи да прилага тези основни правила и по този начин да бъде сигурен в успеха. За да се постигне истински успех в очертаването на маршрута може би се иска нещо повече, което ние ще разгледаме по-късно, но за да бъдеш СИГУРЕН, ЧЕ НЯМА ДА СЕ ПРОВАЛИШ, ДА СИ УВЕРЕН В УСПЕХА, затова не се изисква никакво предразположение или предпоставка. Това е въпрос на желание да се следват дадените правила.

Естествено, проблемите могат да се решат повече или по-малко добре, но ако те са решени според правилата, нюансите нямат толкова голямо значение и ще получат резултат, който е напълно съобразен с изискванията на спорта.

ЧЕТИРИ ВЪПРОСА НА СЪВЕСТТА

Да се разхождаш и да говориш сам на себе си се смята изобщо като доказателство, че не всичко е в ред в мозъчните ти центрове, но не винаги е така. Съдия по очертаване на маршрута, който от време на време, изпълнявайки своите задължения или след като е завършил работата по очертаване на маршрута, ясно и съвестно се пита, дали е спазил четирите крайъгълни камъка, той е в най-голяма степен умен и разбран човек, с чувство за ред и отговорност, и тогава отговорите на въпросите ще покажат дали съдията по очертаване на маршрута може да се разхожда спокойно в деня на състезанието.

СИГУРЕН ЛИ СЪМ: Че контролните точки са пласирани правилно?

Че контролните точки са добре фиксирани?

Че контролните точки са подходящи?

Да! Тогава зная, че състезанието, що се отнася до очертаването на маршрута, НЯМА ДА СЕ ПРОВАЛИ.

УБЕДЕН ЛИ СЪМ: Че моят маршрут, от старта до финала, съдържа КОЛКОТО СЕ МОЖЕ ПОВЕЧЕ ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, че той е с толкова малко изгубени километри, колкото е било възможно?

Да! Тогава зная, че ТОЗИ, КОЙТО Е ОПИТЕН В ОРИЕНТИРАНЕТО, ЩЕ ПОСТИГНЕ ТРИУМФ.

УВЕРЕН ЛИ СЪМ: Че моят маршрут не дава възможност за моменти на СЛУЧАЙНОСТ и че няма скрити недостатъци, благоприятстващи проявата на незаконната случайност?

Да! Тогава зная, че НИКОЙ НЕДОСТОЕН НЯМА ДА ФИГУРИРА МЕЖДУ ПОБЕДИТЕЛИТЕ.

ПОГРИЖИЛ ЛИ СЪМ СЕ: Маршрутът да има едно напълно добро НАЧАЛО и важният КРАЙ да бъде технически издържан?

Да! Тогава зная, че всички времена, които ще засекат, ще БЪДАТ НАПЪЛНО СПРАВЕДЛИВИ ЗА ВСЕКИ СЪСТЕЗАТЕЛ ПО ОТДЕЛНО.

СТРОИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ И ТЪНКОСТИ

Докато миналия раздел със своите трудни изисквания и определена линия, до голяма степен ограничава съдията по очертаване на маршрута и му дава предимно свобода и прилагане на неговите богати идеи в очертаването на маршрута. Именно тук съдията по очертаване на маршрутът може да даде на своята фантазия възможност да се прояви и да изпита радост от своята работа. Тук опитният, пълен с идеи и конструктивно мислещ съдия по очертаване на маршрута има възможност, без опасност за спорта като такъв, да му придаде личен оттенък.

Налице е възможността съдията по очертаване на маршрута да се отдели от масата и да си създаде собствено име като съдия по очертаване на маршрут.

КЪЩАТА, КОЯТО СТРОЯ

Въпреки, че стабилните основи и здравите крайъгълни камъни са скелетът на носещата конструкция на една къща, остават още много работи като: строеж и уредба, хубаво чистене и украсяване, картини по стените и цветя по прозорците, докато тя стане напълно готова и приятна за живеене. На строяща се къща прилича и очертаването на маршрута – да се работи с основни правила и да се иззидат крайъгълните камъни е първото най-важно нещо, то е скелетът и стабилността на очертаването на маршрута, но когато тази груба работа е извършена, по-нататък

трябва да се строи с тънкости и по-фини средства и да се украси и направи колкото се може по-хубава.

ИЗСКУСТВО И ЗАНАЯТ

Работата с ЕЛЕМЕНТАРНИТЕ ПРАВИЛА И КРАЙЪГЪЛНИТЕ КАМЪНШ може да се нарече ЗАНАЯТ на техниката по очертаване на маршрута, докато СТРОИТЕЛНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ И ТЪНКОСТИТЕ издигат цялата работа ро очертаването на маршрута до степента на ИЗКУСТВО.

КЪМ ПО-ДОБРИТЕ БЕЛЕЖКИ

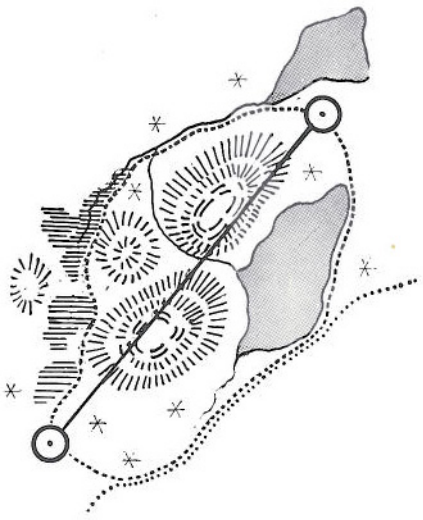
Без умело използване на възможностите на тези строителни елементи и тънкости, ние никога няма да можем да разчитаме на успех в очертаването на маршрута. Тук доброто отношение, „разположението" към работата по отношение очертаването на маршрута играят важна роля, показват, че човек не може да постигне нищо, ако само знае какво трябва да търси.

ВАЖНАТА ФОРМУЛА

Строителните елементи се представят от две пожелания, които съдията по очертаване на маршрута трябва да може да прилага ивнаги, когато съществуват възможностите за това. Те са пожелания, чието правилно използване може да означава много за това дали маршрутът е изкусно и качествено направен.

ИЗБОРЪТ НА ПЪТ И ВАРИАЦИИ

ИЗБОР НА ПЪТЯ



Сполучливо е мотото, избрано за нашия спорт... „ориентирането е свободно избран път в непозната местност"

Тук е неговото огромно преимущество, да определиш сам накъде да бягаш, което отделя ориентирането от другите видове спорт и го характеризира най-добре.

Затова съдията по очертаването на маршрута трябва да използва тази възможност докрай.

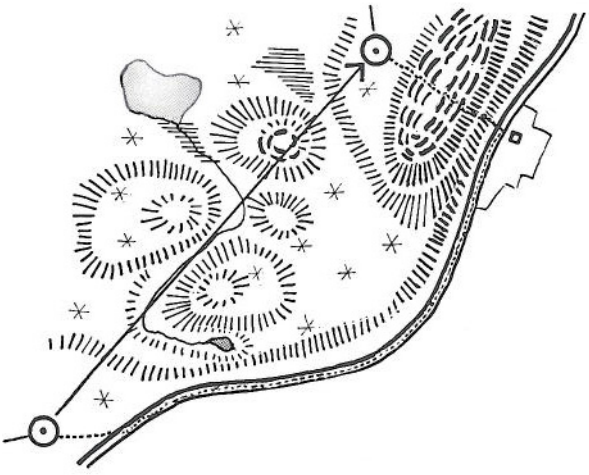
Трябва винаги да се търсят разнообразни възможности за избор на път, когато се дава теоретическото направление на маршрута. Тук се поставят проблеми, които поставят опитността, способността да се избира и да се теглят заключения, да се мисли бързо и

ясно, на изпитание. По този начин в работата по очертаване на маршрута се дава свобода, фантазия и простор. ПОД ИЗБОР НА ПЪТ се разбира даване възможност на състезателите да достигнат контролните точки по различни пътища.

РАВНОСТОЙНИ – НО НЕ ЛОТАРИЯ

Изборът на път трябва естествено да бъде равностоен. В такъв случай, проблемът кой от пътищата е по-добър според даден състезател е още по-голям. Но трябва да се пазим да не превърнем всичко това в лотария, така че състезателите да разсъждават: няма голямо значение кой път ще изберем, нали съдията по очертаване на маршрута е преценил всичко това така, че всички варианти да бъдат еднакво бързи. ТРЯБВА ДА ИМА ПО-ДОБРИ И ПО-ЛОШИ ВАРИАНТИ, които по законен начин ще отделят ОПИТНИТЕ от ПО-НЕОПИТНИТЕ състезатели по ориентиране.

Съдията по очертаването на маршрута трябва да се опита да даде на тези, КОИТО ПРЕЦЕНЯВАТ ВНИМАТЕЛНО, една допълнителна възможност. Най-добрият вариант не бива, ако е възможно, да бъде първият, който се забелязва, а точно обратното. Колкото по-дълго време един състезател хаби нервите си за преценка и планиране, толкова по-големи възможности трябва да има той за по-добър избор. Състезатели, които изскачат пред служебните лица при контролната точка, грабват едно задание и поемат по първия вариант, който попада пред очите им, би трябвало да използват по-лошите варианти. Затова трябва да се прекрати напрежението при контролната точка и бягането по привличащи окото, но по-бавни, варианти без да се използва главата.



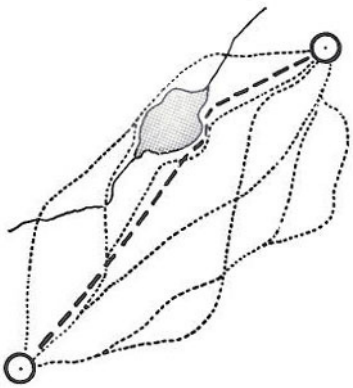
НЕ ОБЛАГОДЕТЕЛСТВАЙТЕ СПЕЦИАЛИСТИТЕ

Състезателят използва най-често своя път СУБЕКТИВНО – тоест, в зависимост от собствените си възможности за четене на картата, опитност, преценка на местността и т.н., като смята, че този път е най-подходящ за него. ЗАТОВА ТРЯБВА ДА СЕ ВНИМАВА ДА НЕ СЕ ОБЛАГОДЕТЕЛСТВАТ СПЕЦИАЛИСТИТЕ ЕДНОСТРАНЧИВО. Една част от състезателите са например специалисти на бягане по път – предишни бегачи по писта и пр., които следователно ще се облагодетелстват едностранчиво в случай, когато пътеки и пътища принадлежат към добрите избори на път. Други са специалисти по ходене по азимут, при което наличието

на много варианти за чисто горско бягане от точка към точка (ориентир към ориентир) би било от особена изгода за тях. Колкото повече варианти за избор на път има, толкова по-малко са възможностите да се облагодетелстват специалистите и толкова по-сигурно е, че всестранно подготвените състезатели ще използват най-добре своите възможности.

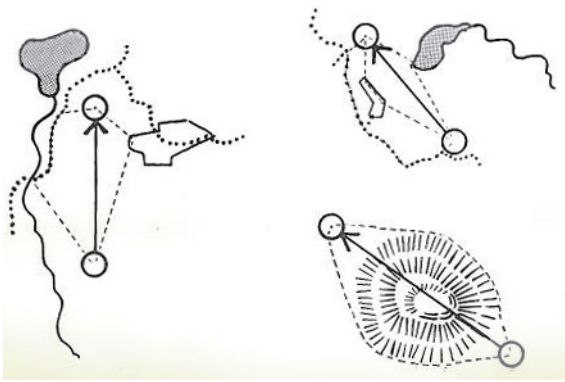
ИЗБОР НА ПЪТ ПРИ ДЪЛГИ ОТСЕЧКИ...

Бъдете извънредно внимателни при дългите отсечки за избор на пътя. Ако се гледа само на ИЗБОРА НА ПЪТЯ, работата с тях е най-благодарна и при подходяща местност и правилно планиране те могат да дадат повече от всички останали положения. Но тъй като условията за дълга отсечка невинаги съществуват и те се предвиждат много трудно, сравнени с другите моменти на ориентирането, тези дълги отсечки много често са неприятни примери на голямо разпиляване на километри.



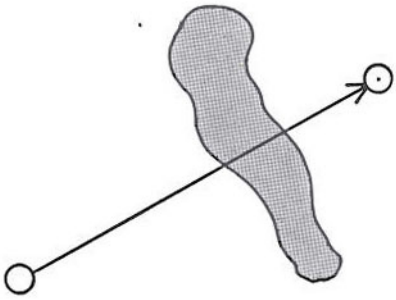
Тук е много лесно да се правят грешки, защото теоретичните предвиждания на съдията по очертаване на маршрута съвсем не са предвиждания и на самите състезатели. Това трябва да бъде достатъчно основание за нас да се отнасяме към съставянето на дългите отсечки с най-голямо внимание.

... И ИЗБОР НА ПЪТ ПРИ КЪСИ ОТСЕЧКИ.



Внимавайте също и с избор на пътя при по-късите отсечки. И при тях може да има място за многобройни избори на път, които, породи своята обозримост, могат да бъдат интересни за съдията по очертаването на маршрута. Например, когато хълмове или възвишения се препречват на пътя на състезателите, или когато ориентири, разположени наблизо, могат да служат като капан. Тук един погрешен избор на път, дори когато единият вариант превъзхожда многократно другия, не е от толкова голямо значение, понеже отсечката е къса.

Изборът на път може да се осъществява от съдията по очертаване на маршрута с много средства – отлични, добри и лоши. Към последните трябва да причислим



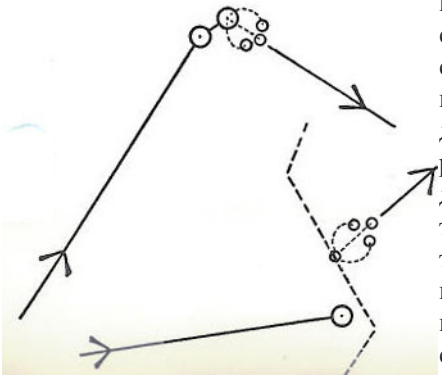
тези, толкова често проявяващи се, при които цялата задача се състои в избор на пътя към контролната точка, и когато това е направено, най-важните проблеми на отсечката са решени. Най-често това се случва, когато съдията по очертаване на маршрута решава да раздели състезателите с такова препятствие, като например езеро или други лесно определяеми естествени препятствия. Тук може да бъде трудно на състезателя да реши от коя страна на езерото трябва да бяга, но бягането до самото езеро е много лесно. Колкото по-голямо е езерото, толкова по-зле. Тук трябва да се има предвид всичко казано за изгубените километри. Изборът на пътя е най-доброто средство против някой от недостатъците, от които, за съжаление, страда нашият спор, като например „приятелско бягане", „закачане за някого", образуване на групи и т.н. Колкото по-големи са възможностите за избор на път, толкова повече са условията за разкъсване на състезателите и следователно толкова по-големи са гаранциите че по отсечките ще се разгори самостоятелна борба.

(ВИЛИЦА)

Във връзка с това ще отворим една малка скоба за вилицата.

Заедно с избора на пътя, вилицата е едно отлично средство против общото бягане.

Не е достатъчно само вилицата да раздели състезателите, които идват заедно. За състезатели, които бягат заедно, разделянето на самия маршрут с вилица е едно порицание, един вид „хващане за ухото", което може да се окаже достатъчно възпитателно за състезателите занапред. Това е едно морално смъмряне на бягащите заедно. Не бива да се прави вилица от трудни контролни точки. В такива случаи трябва да се уреди една по-лесна помощна контролна точка, или пък състезателите трябва да вървят по някоя граница, поток или нещо такова, няколко стотин метра от контролната точка, и след това да се направи вилица от някоя подходяща точка. Трябва да се внимава обаче вилицата да бъде тясна и с еднакви рамена, в съгласие с казаното за старта. Необходима е гъста гора или гъст храсталак да разделя двете рамена на вилицата. След вилицата една отсечка за избор на пътя има много по-голямо значение.



ПРАВИЛНОТО МЯСТО НА ИЗБОРА НА ПЪТ

Че ИЗБОРЪТ НА ПЪТЯ е една много важна част от работата по очертаването на маршрута, ние разбрахме от казаното до тук, а мнозина са го знаели от преди.

Да, може да се каже, че сме го знаели прекалено добре. Понятието „избор на пътя" се схваща толкова лесно и за него се пише и говори толкова много, особено в приказките след състезанието и в критиката на маршрута и по тоя начин то е толкова силно вкоренено във всички, че по-скоро има опасност да се придаде прекалено голяма важност на това понятие.

Тук естествено не искаме да кажем, че в един маршрут не може да има прекалено много варианти за избор на път. Искаме да кажем, обаче, че ИЗБОРЪТ НА ПЪТ НЕ БИВА ДА ЗАТЪМНЯВА ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ, КОИТО ИМАТ ПО-ГОЛЯМО ЗНАЧЕНИЕ ОТ НЕГО В ЦЯЛАТА РАБОТА ПО ОЧЕРТАВАНЕТО НА МАРШРУТА.

Сигурно на някои се вижда чудно, че сме поставили избора на път в този раздел като „тънкост" или „строителен елемент", докато в протоколите за резултатите от КОНКУРСИТЕ ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТ сме свикнали да го виждаме след „основните елементи". Тук важи това, което казахме по-рано за очертаването на маршрута като ТЕОРИЯ, където изборът на пътя трябва да бъде една от доминиращите задачи, докато тук през цялото време се говори за очертаване на маршрута във форма, която ще се приложи направо в ПРАКТИКАТА. Затова ние през цялото време сме се стремили да подчертаем важната, но все пак подчинена роля на избора на пътя по отношение на тези ОСНОВНИ ЕЛЕМЕНТИ, които разгледахме по горе.

РАБОТАТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА НА ПРАКТИКА, без достатъчно спазване на някой от четирите основни елемента: ПРАВИЛНИ КОНТРОЛНИ ТОЧКИ, ВЪЗМОЖНОСТ ЗА ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, ЛИПСА НА МОМЕНТИ НА СЛУЧАЙНОСТ и правилно построение НАЧАЛО И КРАЙ... е направо грешна и поставя маршрута незабавно от грешната страна на границата, за която говорихме в предговора.

Ние можем да си представим справедливо класиране и напълно спортсменски резултати на един маршрут, на който напълно липсва избор на път. Ако можем да пускаме състезателите на достатъчно голямо разстояние един от друг, като им дадем сведения за най-добрия избор на път за всяка отсечка, най-добрия състезател пак ще спечели. И тук можем да се запитаме дали този, който най-добре и най-бързо от всички ще разреши еднаквите за всички проблеми, не е най-добър майстор в изкуството да преминава през гори, планини и поляни с карта и компас.

Защото изборът на път, теоретически погледнато, НЕ е най-важното. Най-важен е НАЧИНЪТ, ПО КОЙТО ТОЗИ ИЗБОР ПОСЛЕ СЕ ПРОВЕЖДА НА ПРАКТИКА. Но ние не искаме да бъде така в ориентирането. ИЗБОРЪТ НА ПЪТ е стремежът към свобода и полет на фантазията, които ние не искаме да изгубим.

Една законна форма на спекулация и шанс, както и един от най-добрите НАЧИ-

НИ ЗА ПРЕЦЕНКА, ИЗБОРЪТ НА ПЪТ подхранва приказките след състезанието, дава място и на някоя друга „сензация" и е най-главният момент, който прави нашия спорт голямо приключение!

Затова, когато ние се опитаме да изберем отсечки, богати с варианти за избор на път, трябва винаги да държим очите си отворени за ПРАВИЛНОТО МЯСТО НА ИЗБОР НА ПЪТ В ГОЛЯМАТА ВРЪЗКА.

Ето защо ние трябва, при всеки нов вариант за избор на път, да се обръщаме към ОСНОВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ и да внимаваме да не „настъпим някой от тях по мазола".

Много лесно можем да изберем НЕПОДХОДЯЩА КОНТРОЛНА ТОЧКА, заради по-добър избор на път.

Пред една привлекателна мрежа от пътища, даваща възможност за многобройни комбинации при избор на път, ние лесно можем да си затворим очите за МОМЕНТА НА ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА и „изгубени километри".

Най-често се изпада в грях пред МОМЕНТЪТ СЛУЧАЙНОСТ във всичките му форми. Най-често той се намесва, по съдбоносен начин, след като сме избрали една изключително красива комбинация за избор на път.

И накрая, на ПОСЛЕДНАТА ОТСЕЧКА преди ФИНАЛА, искаме да постигнем събиране, на не разпръскване.

ИЗБОРЪТ НА ПЪТ НА ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

В заключение на главата за избора на път ще разгледаме този елемент от още една страна.

По-рано ние споменахме, че съдията по очертаване на маршрута в най-голяма степен търси равностойни избори на път. Това става обикновено по следния начин: той търси варианти за избор на път от двете страни на направлението за бягане и по този начин се получават главно три избора на път: един наляво, един надясно и един направо – често комбинирани с други варианти. Това само по себе си е хубаво и естествено строене на избор на път, което изглежда добре и дава разкъсване на състезателите, към което се стремим, но при ПОЛОЖЕНИЕ, ЧЕ ПОВЕЧЕТО ОТ ВАРИАНТИТЕ ЩЕ ВЛЯЗАТ В УПОТРЕБА горе-долу в еднаква степен.

В много случаи не става така. Въпреки всички опити за уравновесяване от страна на съдията по очертаване на маршрута, само няколко от състезателите избират страничните варианти, докато голямата маса състезатели виждат само един избор на път: НАПРАВО!

Днес повечето от състезателите избират път направо и малко се осмеляват да изпуснат компаса от ръка. Затова ЗАДАЧА НА СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА е да вкара развитието им отново в прав път. Естествено това не означава, че трябва да се облагодетелстват „специалистите" по НАЙ-ЛЕСНИЯ НАЧИН НА ПРИДВИЖВАНЕ, въпреки че те (посредством броене на крачките,

добри способности за бягане и по-добри компаси) съставляват доста голяма част от състезателите. Как трябва да постъпи съдията по очертаване на маршрута, за да може да отстрани нежелателното грубо бягане по азимут и да осигури избор на път по отсечките? Тъй като не е грешка на състезателите, че използват този начин на придвижване и този метод, който им осигурява най-голям успех, съдията по очертаване на маршрута трябва съзнателно да отговори с такива методи при очертаването на маршрута, че бягането по азимут отново да стане, в най-голяма възможна степен, един несигурен и даващ малки резултати метод.

Как трябва да стане това, до известна степен, засегнахме във връзка с изгубените километри. Там ставаше дума как да се избегнат големите цели, към които да се бяга. Но от гледна точка на избора на път, съдията по очертаване на маршрута трябва да направи каквото е по силите му, за да разклати положението на явните специалисти на компаса.

Тук съдията по очертаване на маршрута трябва в по-голяма степен, отколкото преди, ДА ЗАСЕГНЕ ВЪПРОСА ЗА ТЕОРИЯТА И ПРАКТИКА ПРИ ИЗБОРА НА ПЪТ.

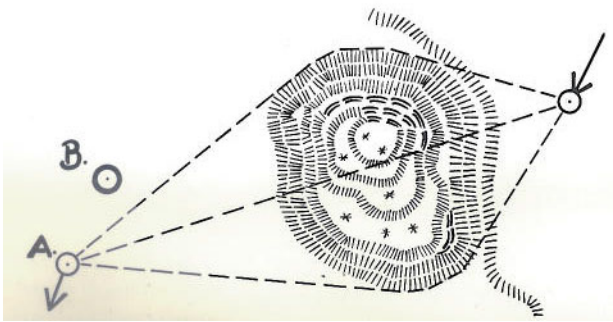
Той трябва да види не само това, което „изглежда добре" на картата, а преди всичко, да постави центъра на тежестта на това: кои са в действителност добрите възможности.

Нека да вземем един пример. В района на състезанието има един стръмен хълм и съдията по очертаване на маршрута определя на това място една хубава отсечка за избор на пътя, при който трите варианта, както е показано на скица №24, са изключително добре уравновесени. Това изглежда хубаво на картата и на теория, но е значително по-лошо на практика, тъй като преобладават състезателите, които предпочитат да разрешат проблема с помощта на КОМПАСА И ИЗДЪРЖЛИВОСТТА, отколкото с помощта на картата и ГЛАВАТА СИ.

Ако се цели намаляването на бягането по азимут, трябва да се влошат условията за това, като се определят по-неуравновесените отсечки, от гледна точка на избор на път.

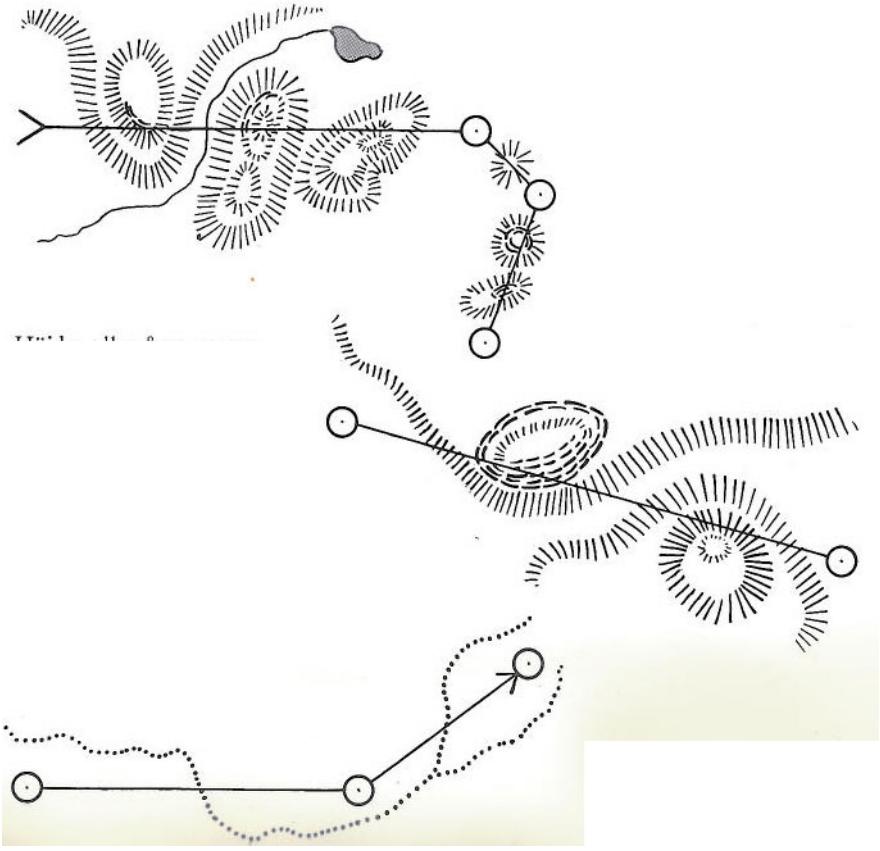
По-добре е да има два избора на път, като и двата се използват, отколкото да има четири, от които да се използва само един.

Според тези правила, съдията по очертаване на маршрута трябва да се стреми да прилага всичко, което има практическо значение, и по този начин за работи съзнателно, за да престане движението по азимут да бъде доминиращо и отново да създаде равновесие между различните начини на придвижване.



УЖАСНИ ПЪТИЩА ЗА БЕГАЧА ПО АЗИМУТ

Тук ще разгледаме няколко примера, които могат да провалят едностранно развиния бегач по азимут.



Трудни контролни точки, извън района на ориентирите на бегача по азимут, при което, само опитните в четенето на картата, могат да намерят опорни точки в близост до контролната точка.

Естествени препятствия, които принуждават състезателя да излезе извън направлението: стръмни склонове, трудна за компаса местност или по-малки концентрирани възвишения или хълмове.

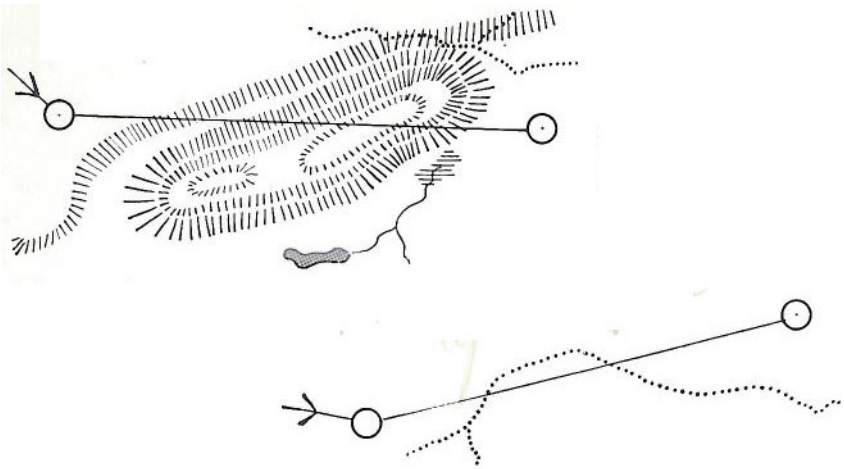
Височини или хълмове, които причиняват само незначителни отклонения от курса. Прекрасно, не на последно място в нашите северни условия, при които тези проблеми като правило, поради структурата на релефа и бедните на подробности карти, се усвояват по-трудно, отколкото където и да било другаде. Тук трябва да се опитваме да работим с това, което имаме, и следователно да използваме големите височини колкото е възможно по-фино, а не само да преминаваме направо през

тях.

Пътеки, които трябва да направят бягането за тези, които се осмеляват и могат да се възползват от тях, значително по-бързо

Отсечки, минаващи косо през височини. Всеки състезател знае колко трудни са такива отсечки и внимателно търси опорни точки за движение по азимут

Пътеки, които на някое място в отсечката пресичат направлението на компаса, примамват състезателя, който ходи по азимут, да не мине по тях и които в пос-



ледствие изискват четене на картата, за да може състезателя за излезе от тях там, където трябва.

Всички съдии по очертаване на маршрута могат да изброят много подобни примери по време на своята работа; главното е той да ги търси. Колкото по-голям брой такива съзнателни спекулации съдията по очертаване на маршрута може да вложи в маршрута, толкова по-голям шанс има опитният в четенето на картата да постигне победата и толкова по-възпитателно ще действа това на едностранчивия бегач по азимут, който след като са помъчи на няколко такива ужасни пътища, положително ще постави свой метод на преценка.

Състезателната работа по отсечки от описания по-горе вид в много случаи определя по-добре опитните в ориентирането, отколкото прекалено добре уравновесените вариации за избор на път, някои от които са винаги много подходящи за бягане по азимут.

ВАРИАЦИИ

Изборът на път беше първото, а ВАРИАЦИИТЕ – второто от двете важни положения, които ни помагат да направим нашите маршрути колкото е възможно по-добри, по-стилни и от по-висока класа. БОГАТСТВОТО НА ВАРИАЦИИ Е

ИСТИНСКА ТЪНКОСТ в очертаването на маршрута като цяло. Ориентирането, само по себе си, е най-многостранния вид спорт. Това трябва да се използва от съдията по очертаване на маршрута, който трябва да избягва всичко, което е тесногръдо и едностранчиво.

„Веригата е толкова здрава, колкото най-слабата брънка" и един състезател по ориентиране е толкова добър, колкото този момент, който той най-зле владее. Ако не проверим цялата верига, не знаем коя брънка е най-слаба. Колкото по-голямо БОГАТСТВО НА ВАРИАЦИИ в очертаването на маршрута, толкова по-големи възможности да се изпита състезателят по ориентиране и от към неговите слаби страни.

ОРИЕНТИРАНЕТО Е МНОГОБОЙ

Това заглавие трябва винаги да имаме предвид. Участниците в състезанието трябва да се изпитат не за едно нещо, не в един момент, а в много и различни неща. Цяла редица едновременно действащи интелектуални и физически качества като опитност в боравенето с картата, способност за ориентиране, опитност в боравенето с компаса и способност за броене на крачките, издръжливост и способност за бягане, горски навици, остра мисъл, съобразителност и бързо вземане на решение и т.н.

Колкото повече задачи се поставят в едно състезание, толкова по-големи са възможностите да се провери състезателят по ориентиране във всичките тези клонове и толкова по-големи са възможностите да се изяви неговият опит. Ако ние съзнателно не правим каквото е по силите ни за този многобой, когато очертаваме маршрута, състезанието няма да бъде пълноценно. Това е нещо като организиране на състезание по десетобой, което се решава само на пет дисциплини.

Какво би казал един десетобоец, който е специалист по овчарски скок, ако трябва да участва в състезание по десетобой, в което не се предвижда овчарски скок? Еднакво лошо би било за неговите конкуренти, ако трябваше да се участва само в овчарски скок. Колко много маршрути сме видели, при които задачите са били толкова малко и едностранчиви? ЕСТЕСТВЕНО ТОВА НЕ ТРЯБВА ДА БЪДЕ ТАКА.

КАТО СЕ СТРЕМИМ КЪМ РАЗНООБРАЗИЕ ВЪВ ВСИЧКО ние получаваме най-сигурната гаранция, че опитността ще бъде всестранно изпитана. Тук важат преди всичко четири точки, според които ние можем да правим вариации и да бъдем сигурни в резултата.

Вариации на КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ

Вариации на ДЪЛЖИНИТЕ НА ОТСЕЧКИТЕ

Вариации на НАПРАВЛЕНИЯТА

Вариации на МЕСТНОСТТА

ВАРИАЦИИ НА КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ

Ако човек е бягал по маршрут, в който контролните точки общо взето са били от един и същи вид – например „хълм", „езерце", „хълм", „хълм", „езерце" и „хълм" – без съмнение той получава впечатление, че всичко е било еднообразно и бедно.

Ако човек е бягал по маршрут с големи вариации на различни контролни точки, например „хълм", „извор", „възвишение", „граничен ъгъл", „бряг на блато" и „запустяла колиба", веднага се получава впечатлението, че всичко това е било по-трудно, во по-весело и по-интересно.

И това не е само впечатление, а едно положение, което има голямо практическо значение: ВАРИАЦИИТЕ НА КОНТРОЛНИТЕ ТОЧСКИ повишават степента на трудност, което в отделни случаи може да бъде много важно. ВСЕКИ ВИД КОНТРОЛНА ТОЧКА изисква индивидуален подход. За различните контролни точки, по правило, се изисква различна тактика.

Един хълм – се открива обикновено с помощта на картата или компаса, докато човек дойде толкова близо до него, че може да следва неговите контури нагоре към върха или към тази част от хълма, която се има предвид.

Едно обратно връхче – принадлежи винаги към по-трудните неща. То е разположено някъде около склона на хълма и изисква по-голямо изкуство в четенето на хоризонталите.

Един извор – изисква специална тактика, тъй като потокът е незначителен при своя извор, но може сравнително лесно да се хване малко по-надолу по течението.

Един граничен ъгъл – изисква рутина и опитност, тъй като немаркирани граници от същия вид могат да бъдат разположение в близост до контролната точка-

Една запустяла колиба – може да постави големи изисквания пред чувството и способностите на горски човек... и т.н.

От това става ясно, че не е все едно какви видове контролни точки избира съдията по очертаването на маршрута. Напротив, в работата по очертаването на маршрута той трябва през цялото време да има предвид вариациите на контролните точки. ЕДИН СЪДИЯ ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА, КОЙТО УВАЖАВА СЕБЕ СИ, ВИНАГИ СЛЕДИ ВСЕКИ ВИД КОНТРОЛНА ТОЧКА ДА НЕ СЕ ПОВТАРЯ ПОВЕЧЕ ОТ ЕДИН ПЪТ В НЕГОВИЯ МАРШРУТ.

Чрез вариации на контролните точки той дава възможност за проверяване не много различни моменти на ориентиране и освен това слага добра "подправка" на своята работа.

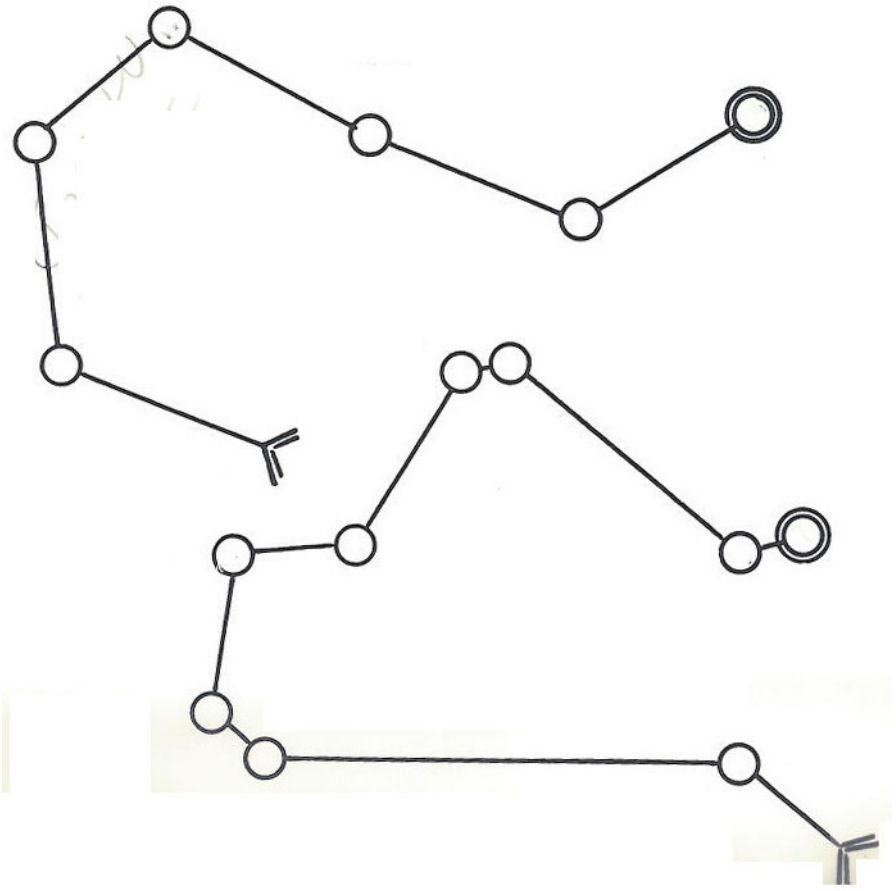
Естествено не бива да отиваме толкова далеч с това пожелание и с тази тънкост, чето да засяга някои от по-важните моменти в ориентирането. Ние не бива да премахнем някоя ПО-ПОДХОДЯЩА КОНТРОЛНА ТОЧКА или контролна точка, която дава възможност за ПО-ГОЛЯМ ИЗБОР НА ПЪТИЩА, само заради вариациите. Контролните точки са на първо място в изложението, а ИЗБОРЪТ НА ПЪТ идва преди ВАРИАЦИИТЕ. Но съдията по очертаване на маршрута трябва да тър-

си вариации на контролните точки дотолкова, доколкото разрешават останалите елементи на ориентирането.

Ако имаш точка "НА" едно възвишение и трябва непременно следващата контролна точка да бъде при друго възвишение, тогава, ако е възможно, накарай състезателите да търсят контролната точка "В ПОЛИТЕ" на второ възвишение. По този начин даваш на състезателите, въпреки сходните видове контролни точки, две в общи линии различни задачи и по този начин с прости средства си успял да обогатиш маршрута с още един момент на ориентиране, НЕЗНАЧИТЕЛЕН сам по себе си, може би, но важен в своята ГОЛЯМА ВРЪЗКА.

ВАРИАЦИИ В ДЪЛЖИНИТЕ НА ОТСЕЧКИТЕ

Първото нещо, което забелязваш, когато ще съдиш за някой маршрут по картата, е неговият изглед. Преди да си видял една единствена подробност, ти можеш да почувстваш, че маршрута те привлича или пък да почувстваш известна антипатия. Тази "любов от пръв поглед" може, естествено тук и както и в самия живот да бъде



погрешна, и при по-подробно запознаване с маршрута, който ни отблъсква, той да се окаже наистина добър. Но почти винаги първото впечатление, "независимо от всички подробности", има известно основание.

Затова, ВЪНШНИЯТ ВИД НА ЕДИН МАРШРУТ "на книга" не е маловажно нещо за един съдия по очертаване на маршрута.

Един маршрут, чиито отсечки са почти еднакво дълги, е винаги неприятен за гледане и още от първия момент оставя недобро впечатление.

А един маршрут с вариации в дължината на отсечките изглежда съвършено иначе. Това дава стил и повдига класата на маршрута, подарява ни красива картина на маршрута.

Фактически ние не варираме с дължината на отсечките заради самото варирane. Красивата картина на маршрута не бива да става самоцел.

Но това не е свързано само с външния вид. Тъй като всяка форма на едностранчивост по начало е скучна, разнообразието винаги предлага нещо по-весело. Маршрут с еднакво дълги отсечки не само изглежда скучен, но и да се бяга по него е скучно. А един маршрут с разнообразни дължини на отсечките не само изглежда добре, но и е приятно да се бяга по него.

РАЗНООБРАЗИЕТО ИЗИСКВА ДРУГО ПЛАНИРАНЕ

Ние вече констатирахме, че при очертаването на маршрута преди доминираха средно дългите отсечки. Съдията по очертаването на маршрута търси контролни точки в един определен район, не по собствено желание и многобройните отсечки, които бяха средно по два километра дълги, слагаха своя отпечатък върху картината на маршрута, а до известна степен и върху състезанието.

СЪВРЕМЕННИТЕ СЪДИИ ПО ОЧЕРТАВАНЕ НА МАРШРУТА ТЪРСЯТ ВИНАГИ РАЗНООБРАЗИЕ.

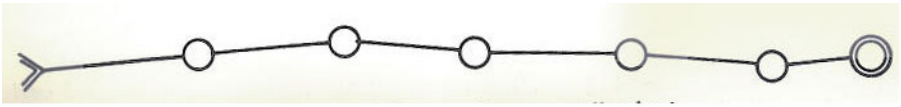
Наистина той има СРЕДНО ДЪЛГИ ОТСЕЧКИ в своя маршрут, но само като вариации с други. Той винаги се опитва да включи ДЪЛГА ОТЧЕСКА на някое подходящо място, когато съществуват условия за това, без да се губят километри. Чрез нея той изпитва състезателите в ИЗБОР НА ПЪТ, ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА, ПЛАНИРАНЕ и разнообразен ТАКТИЧЕСКИ подход, както от гледна точка на ориентиране, така и от гледна точка на бягане. Една малко по-дълга отсечка винаги дава СТИЛ на маршрута.

ПО-КЪСИ ОТСЕЧКИ също се поставят тук и там, където са необходими и където можат да "оправят" външния вид, що се отнася до ъгъла и до картината на маршрута. Чрез тях се пробват състезателите на фино ориентиране, което не винаги е толкова лесно.

Няколко малки отсечки винаги имат място в един маршрут за приятно разнообразие, чрез което опитният съдия по очертаване на маршрута винаги блясва.

ВАРИАЦИИ НА НАПРАВЛЕНИЯТА

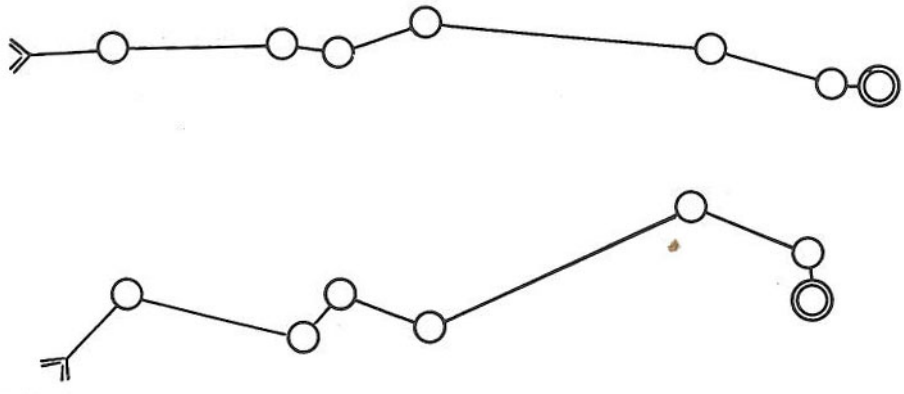
ВАРИАЦИИТЕ В НАПРАВЛЕНИЯТА, заедно с варирането с дължината на отсечките, имат голямо влияние върху външния вид на маршрута.



Колкото по-право – толкова по-просто.

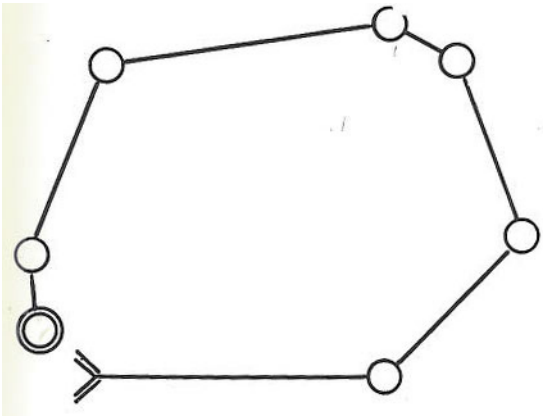
Но и тук въпросът не е само до външния вид. И от практическа гледна точка вариациите в направленията са тясно свързани с явни преимущества и недостатъци.

Маршрут с едно главно направление опростява ориентирането между другото и поради това, че се изисква по-малък брой определяния на компаса. Състезателят пристига и изчезва от контролната точка почти в едно и също направление, със същия курс на компаса. Няма опасност от грешки. Направленията се отпечатват по-добре в съзнанието, колкото по-дълго се бяга по тях.



Колкото повече промени в направлението, толкова по-трудно и следователно по-добре, поради това, че се изисква неколкократна промяна на курса с нови направления по компаса и посока на бягането. С други думи – НОВИ МОМЕНТИ. Колкото повече промени в направлението, толкова повече изисквания за "преустройство" на съзнанието, според новите посоки на картата и компаса и толкова по-големи възможности да се види някой "претупващ контролните точки" със слаби нерви да поема точно в обратна посока (служебните лица пи контролните точки трябва да имат някакво забавление)

На маршрут, чиито отсечки вървят почти в едно и също направление, състезателите се съблазняват, когато има възможност за това, в значително по-голяма степен да "бягат по слънцето", което е едно още по-просто средство от бягането по азимут. Освен това, бягане, което се провежда предимно от юг на север прави

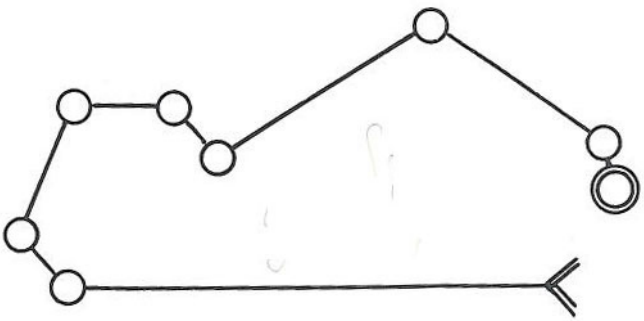


четенето на картата значително по-лесно. Впрочем това са неща, които са напълно второстепенни в сравнение с другите преимущества, които ни предлагат маршрутите със старт и финал на съвършено различни места.

Старт и финал, разположени близо един до друг, не са гаранция за напълно добри вариации на направлението. Така начертаният кръгъл маршрут, със старт и финал почти на едно и също място, автоматически води към бягане в различни направления, но и един такъв маршрут може да бъде стереотипен и скучен, както се вижда от примера на скица №17

Съдията по очертаване на маршрута не получава нищо даром, а трябва съзнателно да работи за създаване на подходящи промени в направленията. Примерът на скица №17 показва един кръгъл маршрут, който изглежда доста добър, нали?

СЛЕДОВАТЕЛНО ТРЯБВА ДА СЕ ПРОМЕНЯТ НАПРАВЛЕНИЯТА, КОЛКОТО Е ВЪЗМОЖНО ПОВЕЧЕ, но не бива да се забравя главата за острите ъгли и разликата между ОСНОВНИТЕ ЕЛЕМЕНТИ и ТЪНКОСТИТЕ.



За съдията по очертаване на маршрута, който има известно "чувство" на художник ПРОМЕНИТЕ В НАПРАВЛЕНИЯТА, заедно с ПРОМЕНИТЕ В ДЪЛЖИНИТЕ НА ОТСЕЧКИТЕ, винаги представляват благодатно поле за работа, с което да се даде СТИЛ на маршрута.

ВАРИАЦИИ НА МЕСТНОСТТА

От всичко, което се каза до тук, ние се надяваме, че е станало напълно ясно какви изисквания поставя ориентирането пред духовните сили, психиката и мисловната дейност. Между другото, това е само едната стана на въпроса. А ДРУГАТА СТРАНА СЕ НАРИЧА ФИЗИЧЕСКО НАПЕЖЕНИЕ.

Това не означава, че и не трябва да се боим от него, нито че пък то не е от го-

лямо значение. Моментът на бягането е условие, което, за разлика от момента на ориентирането не може нито да се премахне, нито да се вземе от другиго.

Когато всички условия за ОРИЕНТИРАНЕ са създадени, ние искаме бягане и трудности в неограничена степен. ОРИЕНТИАНЕТО Е БОРЧЕСКИ СПОРТ, при който физическото напрежение във всичките му форми е дадено условие.

Ние нямаме нищо против това проблемите, които се поставят на състезателите, да бъдат толкова трудни за разрешаване и изискващи толкова мислене, колкото проблемите, които се поставят пред един играч на шах. Но че това не бива да става при подобни физически условия се разбира от само себе си.

Ако съдиите по очертаване на маршрута се заплеснат толкова в създаването на проблеми на ОРИЕНТИРАНЕТО, че състезателите пристигат на финала без капчица пот на челото като се оплакват, че "трябваше само да се мисли...", това би било също толкова грешно, колкото един маршрут за бягане – "трябваше само да се бяга..."

Ние търсим преди всичко проблеми за ориентиране, но те трябва да се решават при телесно напрежение – за това всички са единодушни.

ДАЙ НА ВСЕСТРАННО ПОДГОТВЕНИТЕ ПО-ГОЛЯМ ШАНС

Маршрут, който има определената дължина, автоматически осигурява спазването на момента на бягането. Но и тук чрез планиране и съзнателна работа съдията по очертаване на маршрута трябва да се стреми да повиши неговото качество. ТОВА СТАВА ЧРЕЗ ВАРИАЦИИ И РАЗНООБРАЗИЕ.

Като варира местността, съдията по очертаване на маршрута изпитва способността на състезателя да преминава през различни местности и различни видове релеф. И тук всестранността трябва да се възнагради. Колкото по-често състезателят трябва да смени начина и стила на бягането, толкова по-добре.

Но И ТУК НЕ БИВА ДА СЕ ОБЛАГОДЕТЕЛСТВАТ СПЕЦИАЛИСТИТЕ. Някои състезатели са особено добри в бягането през определен вид местност, което се дължи предимно на структурата на местността, на която те тренират. По този начин някои стават специалисти в бягане през блата, други в бягане по твърда почва, пътеки и пътища, трети са добри в бягането по труден горски район, а четвърти на плоски райони и т.н.

Чрез маршрут, който минава през най-различни видове местности, не се облагодетелстват никакви специалисти, а най-големи шансове за победа имат всестранно тренираните.

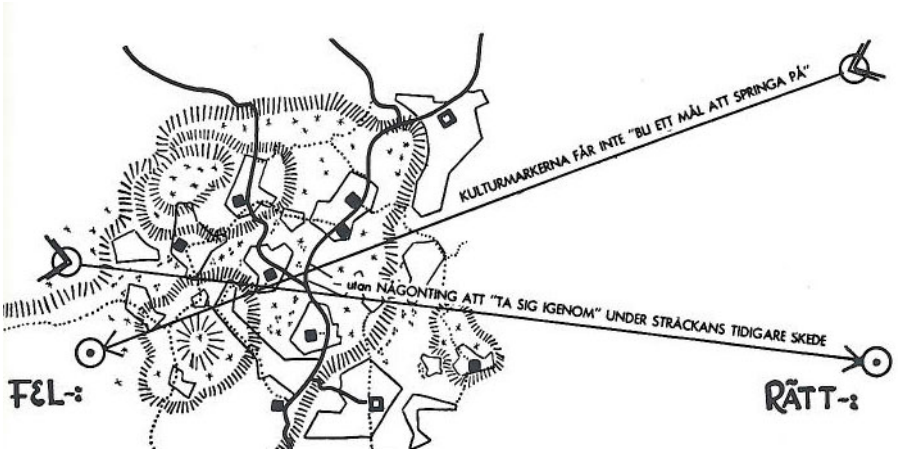
Следователно съдията по очертаването на маршрута трябва съзнателно да работи там, където има възможности за прекарването на маршрута през колкото е възможно по-разнообразен район.

Ако работим в район с подчертано равнинен характер, в който има само няколко острова от хълмиста местност, можем да прекараме маршрута през някой от

тях. От друга страна, ако работим в район с подчертано горски характер, със силно хълмист релеф, можем съзнателно да прекараме част от маршрута през някой близко разположен по-лек релеф.

Вариациите на местността имат голямо значение не само за бягането, а и за ориентирането.

Маршрут, който минава изключително през гора, опростява в много случаи ориентирането, докато както подчертахме по-горе, по-богати на подробности местности принуждават състезателя да чете картата. Маршрут, който преминава през населени райони дава на състезателите по-голямо разнообразие и ги поставя през трудни изпитания по отношение на чертането на картата, където много ниви, малки пътища, поляни и т.н. често са "трудни за определяне". Необходимо е обаче да



се има предвид, че тези населени райони не бива да бъдат цел към която да се бяга, а нещо, през което трябва да се мине в началото на отсечката. Ние говорихме за това във връзка с изгубените километри.

Навремето Йоста Викман тренирал своите другари с кросове през разнообразни местности, за да отстрани слабите моменти и да затвърди способността за овладяване на различни местности. Това довело до малко неочаквани резултати. Оказало се, че решаващо не винаги е чистата издръжливост, а по-скоро "начинът на бягането". Било нещо обикновено този, който е бягал най-добре нагоре, да бяга най-зле надолу. Същото важало и за бягане през блата, по каменни блокове, по пътеки и т.н. или когато маршрутът е преминавал през ровове в зиг-заг, или когато е трябвало да се прескачат огради. Това показва, че нашият спорт изисква многостранност и в момента на бягане. Не винаги може съдията по очертаване на маршрута да включи всички видове местности. Изборът на различни видове местности е доста ограничен на някои места, но не е от решаващо значение, ако не всички видове се използват.

Тук, както и в по-раншните глави, важи правилото: СЪДИЯТА ПО ОЧЕРТАВАНЕТО НА МАРШРУТА ТРЯБВА ДА ИЗПОЛЗВА ВСИЧКИ ВЪЗМОЖНОСТИ,

КОИТО СА НА ЛИЦЕ.

ТЪНКОСТИТЕ ВЛИЯЯТ НА КРИТИКАТА

От всичко, което се каза за СТРОИТЕЛНИ ЕЛЕМЕНТИ И ТЪНКОСТИ, се надяваме да е станало ясно, че си струва да им отделим внимание. Защото именно тук ние имаме възможност да направим нашия маршрут такъв, че по него да се реши дали ще бъдем признати за съдии по очертаване на маршрута или не. Именно тук ние можем да дадем такъв външен вид на нашия маршрут, че той, чрез своите чудесни отсечки, да говори за тежката борба. Затова именно тук ние поставяме основата на тази критика, на която ще бъдем подложени, както от състезателите, така и от печата. Както вече беше дебело подчертано, не бива да се загубим в приятната и благородна работа с избор на път и тънкости на стила.

ГОЛЕМИТЕ ЛИНИИ на елементарните правила трябва да бъдат очертани ясно и хубаво, преди да започнем да се занимаваме с подробностите, да разкрасяваме и да поставяме хубава рамка на нашето произведение.

ОБОБЩЕНИЕ

Накрая ще обобщим ТЕОРИЯТА НА МАРШРУТА с няколко думи, които трябва да се запомнят:

КОНТРОЛНИТЕ ТОЧКИ трябва да се преди всичко правилно пласирани, да бъдат фиксирани и подходящи. Контролните точки освен това трябва да се избират в зависимост от отсечките.

ИЗИСКВАНЕТО ЗА ЧЕТЕНЕ НА КАРТАТА трябва да минава като червена нишка през цялата работа по очертаването на маршрута. На всяка цена трябва да се избягват свободни от четене на картата (изгубени) километри.

МОМЕНТИТЕ НА СЛУЧАЙНОСТ трябва да се сведат до минимум. Не бива да се пестят сили, за да се направи състезанието справедливо от начало до край.

Един фиксиран и целенасочен старт и един правилен финал (с къса финална отсечка) трябва да заграждат всичко останало.

Трябва винаги да се стремим към ИЗБОР НА ПЪТ, но повече за практическото му прилагане, отколкото заради теорията и външния вид на маршрута.

Желателно е да има ВАРИАЦИИ на контролните точки, дължините на отсечките, направленията и местността.