Przepisy Orientacji Precyzyjnej



Orientacja Precyzyjna

POLSKI ZWIĄZEK ORIENTACJI SPORTOWEJ PZOS

POLSKI ZWIĄZEK ORIENTACJI SPORTOWEJ
Warszawa, 2020

1. **Definicja**

Orientacja Precyzyjna (*OP*) jest dyscypliną *Orientacji Sportowej* polegającą na wzajemnej interpretacji mapy i terenu, przy czym sprawność motoryczna zawodników nie ma wpływu na rezultaty rywalizacji. Zawodnicy odwiedzają, zwykle w zadanej kolejności, oznaczone w terenie punkty podejmowania decyzji i używając mapy oraz kompasu wybierają, który z widocznych w terenie punktów kontrolnych jest tym znajdującym się w środku okręgu zaznaczonego na mapie i zdefiniowanym w opisach punktów kontrolnych.

2. **Organizacja zawodów**

2.1. Międzynarodowe zawody w Orientacji Precyzyjnej należy organizować zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami IOF.

2.2. Zawody CTZ i RTZ powinny być organizowane zgodnie z niniejszymi przepisami oraz zgodnie z Zasadami Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS.

2.3. Zawody w Orientacji Precyzyjnej powinny być organizowane jako część zawodów w pozostałych dyscyplinach Orientacji Sportowej.

2.4. Zaleca się organizację głównych zawodów w Orientacji Precyzyjnej w okresie od kwietnia do połowy października.

3. **Konkurencje**

3.1. *PreO* – trasa składa się z wielu punktów, na których nie dokonuje się pomiaru czasu podejmowania decyzji i kilku, na których czas podejmowania decyzji jest mierzony,

3.2. T*empO* – trasa składa się wyłącznie z punktów, na których dokonuje się pomiaru czasu podejmowania decyzji. Konkurencja ta rozgrywana jest wyłącznie w kategoriach *E-Open*.

3.3. Program Mistrzostw Polski w Orientacji Precyzyjnej powinien obejmować dwuetapowe zawody *PreO* oraz jednodniowe zawody *TempO*. Zawody *TempO* powinny składać się z kwalifikacji i finału rozgrywanych tego samego dnia. Do klasyfikacji drużynowej zaliczane są wyniki drugiego etapu zawodów *PreO*.

4. **Dopuszczalne sposoby pokonywania trasy**

Zawodnik może poruszać się:
- pieszo,
- na wózku inwalidzkim z napędem ręcznym lub elektrycznym,
- na rowerze dwu- lub trójkołowym z napędem nożnym lub ręcznym,
- w inny sposób z wykorzystaniem powszechnie znanych pomocy.

Używanie pojazdów z silnikami spalinowymi lub wieloosobowych pojazdów elektrycznych jest zabronione.

5. **Kategorie**

5.1. *Open* – obejmujące wszystkich zawodników bez względu na płeć, wiek i stopień niepełnosprawności.

5.2. *Para* – obejmujące zawodników bez względu na wiek i płeć, których niepełnosprawność istotnie ogranicza ich możliwości ruchowe odpowiednio do załącznika nr 12 Regulaminu Licencyjnego PZOS.

5.4. *E-Open* i *E-Para* – wyczynowe kategorie przeznaczone dla doświadczonych zawodników.

5.6. W przypadku dużej liczby zgłoszonych zawodników organizator może podzielić ich na kategorie równorzędne, np. *E-Open 1*, *E-Open 2* itd.

5.7. Jeśli przeprowadzane są zawody kwalifikacyjne, to podział na kategorie równorzędne można zastosować wyłącznie w zawodach kwalifikacyjnych, natomiast zawody finałowe rozgrywane są jako w odpowiednich kategoriach jako finał A, finał B itd. W Mistrzostwach Polski w Orientacji Precyzyjnej rywalizacja o medale i tytuł Mistrza Polski odbywa się wyłącznie w kategoriach wyczynowych *E-Open*, *E-Para* a jeśli przeprowadzane były kwalifikacje, to wyłącznie w finałach A.

6. **Interwal startowy**

. Zalecany interwal startowy wynosi 2 minuty, ale może być inny za zgodą kontrolera zawodów (o ile został on wyznaczony).

7. **Teren**

Teren zawodów musi być tak dobrany, aby najmniej mobilni zawodnicy, osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich z niskim zawieszeniem i napędzające je oraz osoby poruszające się powoli i z trudnością, mogły pokonać trasę mieszcząc się w dopuszczalnym limicie czasu, korzystając z pomocy innych osób, jeśli jest to niezbędne.

8. **Mapy**

8.1. Mapy, trasa zawodów i dodatkowe nadruki muszą być wykonane i drukowane zgodnie z aktualnymi międzynarodowymi normami IOF dla map do sprinterskiego BnO (*ISSOM*) lub dla map do BnO (*ISOM*). Odstępstwo od tych norm może nastąpić za zgodą Komisji Organizacji i Kontroli Zawodów oraz Komisji Orientacji Precyzyjnej PZOS.

8.2. Mapy powinny być w skali 1:5 000 lub 1:4 000. Wszystkie mapy używane w zawodach, w tym stosowane na punktach kontrolnych z pomiarem czasu powinny mieć tę samą skalę.

8.3. W konkurencji *TempO* oraz na punktach z pomiarem czasu w konkurencji *PreO* mogą być używane mapy w kształcie koła lub kwadratu. Mapy w kształcie koła powinny mieć średnicę od 5 cm do 12 cm, a mapy w kształcie kwadratu powinny mieć bok o długości od 5 cm do 12 cm. Każda mapa powinna być tak wydrukowana, aby okrąg oznaczający punkt kontrolny znajdował się w jej środku. Mapy używane na wszystkich punktach pomiaru czasu muszą mieć taki sam kształt i rozmiar. Mapy powinny być zamocowane do sztywnych podkładek o rozmiarach większych od map. Teren pokazany na mapie musi obejmować zarówno miejsce, w którym znajdują się lampiony oznaczające punkt kontrolny, jak i miejsce, w którym znajduje się punkt podejmowania decyzji (punkt, z którego zawodnik patrzy na lampiony).

9. **Trasy**

9.1. Trudność trasy powinna odpowiadać randze zawodów i powinna ona sprawdzać umiejętności zawodników w zakresie czytania mapy i interpretacji terenu oraz umiejętności koncentracji zawodników, a na punktach pomiaru czasu w zakresie szybkości podejmowania decyzji.

9.2. Wszystkie trasy powinny wymuszać stosowanie różnorodnych technik orientacyjnych.

9.3. Długość trasy mierzona od startu do mety wzdłuż dróg, po których powinna być pokonana, nie powinna przekraczać 3 500 m.

9.4. Wszystkie drogi niemożliwe do pokonania przez zawodników korzystających z wózków inwalidzkich ze względu na szerokość, wystające korzenie, powalone drzewa, lub nieodpowiednią nawierzchnię muszą być objęte zakazem wstępu przez wszystkich zawodników i oznaczone w terenie taśmami.

9.5. Całkowite przewyższenie na trasie powinno zostać podane w metrach wzdłuż drogi, którą mają do pokonania zawodnicy.

9.6. Nachylenie trasy nie powinno przekraczać 14% na odcinkach dłuższych niż 20m. Poprzeczne nachylenie trasy, od lewej do prawej krawędzi drogi nie powinno być większe niż 8%.

9.7. Na trasie konkurencji *PreO* powinny być co najmniej 2 punkty pomiaru czasu. Mogą one być zlokalizowane w dowolnej części trasy, ale wskazane jest, aby przynajmniej jeden z nich znajdował się przed startem (na odcinku obowiązkowym trasy między miejscem, z którego zawodnicy wyruszają na trasę, a początkiem trasy zaznaczonym jako start na mapie), a inny za metą (na odcinku obowiązkowym trasy między metą zaznaczoną na mapie a miejscem w terenie, gdzie zawodnicy kończą trasę). Na każdym punkcie pomiaru czasu stosuje się oddzielne, specjalnie przygotowane mapy. W konkurencji *PreO* na punktach pomiaru czasu nie powinno się ustawiać lampionów w taki sposób, aby żaden z nich nie znajdował się w miejscu oznaczonym na mapie (aby prawidłowa odpowiedź brzmiała „Żaden" *None/Zero*).

9.8. W zawodach najwyższej rangi w konkurencji *TempO* podczas kwalifikacji na trasie powinny być przynajmniej 4 punkty pomiaru czasu z 20 punktami kontrolnymi. W zawodach finałowych powinno być przynajmniej 5 punktów pomiaru czasu z 25 punktami kontrolnymi. Dla każdego punktu kontrolnego są używane oddzielne, specjalnie przygotowane mapy. Zawodnik otrzymuje pełny zestaw map dla danego punktu pomiaru czasu w postaci stosu zasłoniętego od góry okładką.

10. Punkty pomiaru czasu

10.1. Na każdym punkcie pomiaru czasu powinno być 5 lub 6 lampionów.

10.2. Szczegóły terenu wokół punktu pomiaru czasu nie powinny być pokazane na mapach zawodników, tak, aby nie mogli oni ich studiować zanim nie zostaną przywołani do punktu podejmowania decyzji.

10.3. W punkcie pomiaru czasu zawodnik powinien być posadzony w takiej pozycji, z której widzi wszystkie lampiony. Zawodnikowi powinna być podana (lub umieszczona przed nim) mapa lub zestaw map zawierający fragment mapy zorientowany w kierunku patrzenia, z wyraźnie zaznaczonym nad fragmentem mapy kierunkiem północy magnetycznej i opisem punktu kontrolnego pod fragmentem mapy. Mapa lub zestaw map w postaci stosu musi być zasłonięta od góry okładką. Zawodnik powinien mieć do wyboru dwa zestawy identycznych map – jeden, w którym arkusze z mapami mają postać zszywki oraz drugi, w którym mapy są na oddzielnych, luźnych, arkuszach.

10.4. Pomiar czasu rozpoczyna się po podaniu komendy „czas start" (*time starts now*) i wówczas zawodnik może spojrzeć na pierwszą mapę. Pomiar czasu powinien być prowadzony za pomocą dwóch stoperów lub przy użyciu elektronicznego systemu. W tym drugim przypadku mapa jest podawana zawodnikowi po usłyszeniu sygnału świadczącego o użyciu przez zawodnika elektronicznego systemu pomiarowego.

10.5. Pomiar czasu kończy się w chwili podania przez zawodnika końcowej wyraźnej odpowiedzi. Odpowiedź może być udzielona zarówno poprzez wskazanie na tablicy, jak i ustnie przy

zastosowaniu międzynarodowego alfabetu fonetycznego (Alpha, Brawo, Charlie, Delta, Echo, Foxtrot, Zero). W przypadku elektronicznego systemu pomiarowego zarówno podjęta decyzja, jak i czas jej podjęcia jest automatycznie zapisywany w chwili użycia go przez zawodnika.

10.6. W konkurencji *PreO* w każdym punkcie pomiaru czasu maksymalny czas na udzielenie odpowiedzi jest wielokrotnością liczby punktów kontrolnych przedstawionych na oddzielnych mapach mnożonej przez 30 sekund. Mierzony i zapisywany jest całkowity czas udzielenia
odpowiedzi przez zawodnika i zapisywane są oddzielnie odpowiedzi dotyczące każdego z punktów kontrolnych.

10.7. W konkurencji *TempO* w każdym punkcie pomiaru czasu maksymalny czas na udzielenie odpowiedzi jest wielokrotnością liczby punktów kontrolnych przedstawionych na oddzielnych mapach mnożonej przez 30 sekund. Mierzony i zapisywany jest całkowity czas udzielenia odpowiedzi przez zawodnika i zapisywane są oddzielnie odpowiedzi dotyczące każdego z punktów kontrolnych.

10.8. Zawodnik musi podać odpowiedź w chwili oglądania właściwej mapy. Jeśli zawodnik odsłoni następną mapę lub powróci do poprzedniej przed udzieleniem odpowiedzi dotyczącej oglądanej w danej chwili, jego odpowiedź traktowana jest jako nieprawidłowa dla danej mapy.

10.9. Każda odpowiedź udzielona po upływie maksymalnego czasu przewidzianego na odpowiedź na punkcie pomiaru czasu jest traktowana jako nieprawidłowa.

10.10. Jeśli do pomiaru czasu nie jest używany system elektroniczny, wówczas powinno się stosować dwa stopery i zapisywać czas zmierzony przez każdy z nich. Czas ten powinien być zaokrąglony w dół do pełnych sekund.

11. **Obszary i drogi z ograniczonym dostępem**

11.1. Wszyscy uczestnicy zawodów powinni ściśle przestrzegać zasad ochrony środowiska i zaleceń organizatora zawodów w tym zakresie.

11.2. Cały teren zawodów poza drogami i ścieżkami jest objęty zakazem wstępu, chyba, że opublikowano informację, że wstęp na wybrane obszary zaznaczone na mapie (oraz, w razie potrzeby, w terenie) jest dozwolony. Dodatkowo, niektóre zwykle dostępne drogi oraz obszary mogą zostać objęte zakazem wstępu po wcześniejszym opublikowaniu takiej informacji i zaznaczeniu tych dróg lub obszarów na mapie i/lub w terenie. Zawodnicy, którzy celowo naruszą zakaz wstępny są dyskwalifikowani.

11.3. Obowiązkowe odcinki dróg, przejścia i korytarze powinny być wyraźnie oznaczone na mapie i w terenie. Zawodnicy powinni pokonać całą długość każdego odcinka obowiązkowego należącego do ich trasy.

12. **Opisy punktów kontrolnych**

12.1. Informacja o dokładnym usytuowaniu punktu kontrolnego w terenie powinna być prawidłowo zdefiniowana przez położenie środka okręgu oznaczającego punkt kontrolny na mapie oraz jego opis.

12.2. Opisy punktów kontrolnych są podawane w postaci symboli zgodnych z przepisami międzynarodowymi (*IOF Control Descriptions)*.

12.3. W kolumnie B podaje się liczbę lampionów widocznych z danego punktu podejmowania decyzji oznaczaną literowo (np. A-C dla 3 lampionów).

12.4. Jeśli jest to niezbędne dla wskazania przybliżonego kierunku patrzenia z danego punktu podejmowania decyzji, typowa strzałka wskazująca kierunek powinna być umieszczona w kolumnie H.

12.5. W opisach punktów kontrolnych powinien zostać podany maksymalny limit czasu przewidziany na pokonanie trasy.

12.6. Opisy punktów kontrolnych podane we właściwej kolejności dla każdej trasy, powinny być wydrukowane lub przymocowane na przedniej stronie mapy.

13. Ustawienie i wyposażenie punktów kontrolnych

13.1. Punkt kontrolny zaznaczony na mapie powinien być wyraźnie oznaczony w terenie za pomocą zestawu lampionów znajdujących się na obszarze ograniczonym okręgiem wykreślonym na mapie.

13.2. Lampion ma kształt graniastosłupa o podstawie trójkątnej i boku o wymiarach 30 x 30 cm podzielonego wzdłuż przekątnej na dwie części - górną białą i dolną pomarańczową (PSM 165).

13.3. Lampiony powinny być umieszczone w taki sposób, aby wszystkie były widoczne (przynajmniej 1/3 każdego z nich) dla zawodników znajdujących się w najbliższym sąsiedztwie punktu podejmowania decyzji. Zwykle jeden z lampionów usytuowany jest na obiekcie znajdującym się w środku okręgu zaznaczonego na mapie i odpowiadającym opisowi zamieszczonemu w opisach punktów kontrolnych, jednak w kategoriach Elitarnych dopuszcza się takie ustawienie lampionów, że żaden z nich nie spełnia tego warunku.

13.4. Wszystkie lampiony stanowiące jeden zestaw powinny być umieszczone na takiej samej wysokości.

13.5. Punkt podejmowania decyzji jest oznaczony w terenie znacznikiem umieszczonym przy drodze, ale nie jest zaznaczony na mapie. W przypadku punktów z pomiarem czasu miejsce, gdzie zawodnik jest siedzi podejmując decyzją musi znajdować się w obszarze objętym mapą, ale nie jest na niej zaznaczone.

13.6. Lampiony widoczne z punktu podejmowania decyzji oznacza się literami „A"..."F" od lewej do prawej, niezależnie od odległości, w której się znajdują. Decyzja, który lampion jest którym podejmowana jest z tego punktu.

13.7. Wszystkie punkty kontrolne, które są zagrożone zniszczeniem lub kradzieżą powinny być pilnowane.

14. System potwierdzania

14.1. Podczas zawodów mogą być stosowane zarówno elektroniczne systemy potwierdzania zatwierdzone przez IOF (SportIdent, Emit), jak i perforatory i karty startowe.

14.2. Jeśli stosuje się perforatory, wówczas karty startowe muszą spełniać następujące wymagania:
- muszą być one wodoodporne lub zabezpieczone przed zniszczeniem,

- każde okienko karty startowej musi mieć bok o długości wynoszącej co najmniej 13 mm,
- jednocześnie z potwierdzeniem podjętej decyzji na karcie startowej musi następować zaznaczenie tej decyzji na kopii karty startowej.

14.3. Jeśli stosuje się perforatory, wówczas stosuje się specjalne podwójne karty startowe złożone w taki sposób, że jedna z nich znajduje się nad drugą. Komplet kart startowych oddawany jest sędziemu na mecie, po czym druga z nich jest zwracana zawodnikowi po zakończeniu startu wszystkich zawodników, aby miał on możliwość sprawdzenia poprawności jej sprawdzenia przez sędziów i ewentualnego wniesienia odwołania.

14.4. Jeśli stosuje się perforatory, wówczas cała karta startowa może być zabezpieczona przed zniszczeniem przez oklejenie taśmą lub włożenie do koszulki foliowej, ale żadna część karty nie może zostać odcięta.

14.5. W konkurencji *PreO* zawodnik potwierdza swoją decyzję przy użyciu systemu potwierdzania znajdującego się w niewielkiej odległości od punktu podejmowania decyzji. Jeśli nie stosuje się elektronicznego systemu potwierdzania, wówczas używa się stojaka z pojedynczym perforatorem. W przypadku zastosowania elektronicznego systemu potwierdzania, na stojaku obok stacji tego systemu musi znajdować się zapasowy perforator umożliwiający potwierdzenie podjętej decyzji w przypadku awarii systemu elektronicznego. W obu przypadkach perforatory znajdujące się na sąsiednich punktach kontrolnych muszą różnić się rozmieszczeniem szpilek.

14.6. Zawodnik powinien zarejestrować decyzję podjętą na każdym punkcie kontrolnym przed rozpoczęciem przemieszczania się w stronę kolejnego punktu kontrolnego. W przypadku stosowania karty startowej musi zaznaczyć ją za pomocą perforatora w wybranym okienku karty startowej. W przypadku używania elektronicznego systemu potwierdzania, wyboru dokonuje się przez włożenie e-karty do wybranej stacji, przy czym należy zwrócić uwagę na sygnalizację poświadczającą prawidłowe dokonanie potwierdzenia. Jeśli sygnalizacja nie zadziała, należy skorzystać ze znajdującego się na stojaku perforatora zapasowego dokonując potwierdzenia w odpowiednim pustym okienku zapasowej karty startowej wydrukowanym na mapie.

14.7. Zawodnik jest odpowiedzialny za właściwe potwierdzenie własnej decyzji, niezależnie od tego, czy dokonuje jej potwierdzenia samodzielnie czy poprzez pomocnika.

14.8. Jeśli na punkcie kontrolnym zawodnik zarejestrował więcej niż jedno potwierdzenie wyboru decyzji lub nie zarejestrował żadnej decyzji, wówczas decyzję uznaje się za błędną i kieruje do sprawdzenia przez Sędziego Głównego.

14.9. Niedozwolone są żadne zmiany podjętej decyzji po jej zarejestrowaniu.

14.10. Sprawdzenie czy zawodnicy odwiedzają punkty kontrolne we właściwej kolejności może odbywać się zarówno przez sprawdzanie kart startowych przez sędziów znajdujących na terenie zawodów, jak i przez odczyt zapisów na e-kartach.

14.11. Zawodnicy, którzy zgubili kartę startową lub e-kartę są dyskwalifikowani.

14.12. Karty kontrolne muszą być w trakcie zawodów tak chronione, jak to tylko możliwe, aby inni zawodnicy nie mogli widzieć odpowiedzi.

14.13. Karty startowe lub e-karty powinny być wydane nie później niż godzinę przed startem pierwszego zawodnika.

14.14. Jeśli używane są e-karty, zawodnikom należy zapewnić możliwość takiego ich użycia, aby dokonany przez nich wybór nie mógł zostać zaobserwowany przez innych zawodników.

15. **Strój i wyposażenie zawodnika**

15.1. Zawodnik może używać dowolnej odzieży i obuwia.

15.2. Jedynymi pomocami nawigacyjnymi, jakich może używać zawodnik są: mapa i opisy punktów kontrolnych otrzymane od organizatora zawodów oraz kompas.

15.3. Zabronione jest używanie jakichkolwiek pomocy mechanicznych lub elektronicznych za wyjątkiem licznika odległości i zegarka. Dozwolone jest także używanie szkieł powiększających, zarówno zamontowanych na kompasach, jak i oddzielnych. Zabronione jest używanie lornetek i teleskopów.

15.4. Na terenie zawodów nikomu poza służbami ratowniczymi nie wolno używać żadnych urządzeń telekomunikacyjnych. Każde użycie urządzeń telekomunikacyjnych w czasie trwania zawodów może spowodować dyskwalifikację zawodnika lub zespołu.

16. **Start**

16.1. Podczas zawodów indywidualnych stosuje się zwykle start interwałowy.

16.2. W przypadku rozgrywania zawodów kwalifikacyjnych, pierwszy zawodnik w zawodach finałowych powinien startować nie wcześniej niż 2,5 godziny od zakończenia zawodów kwalifikacyjnych.

16.3. Każdy zawodnik powinien mieć co najmniej 20 minut na niezakłócone przygotowanie się w strefie startu. W strefie tej mogą przebywać jedynie zawodnicy, którzy jeszcze nie wystartowali oraz członkowie zespołów (dotyczy zawodów o tytuł Mistrza Polski).

16.4. Start może być zorganizowany z pre-startem przed startem właściwym. Jeśli zastosowano pre-start, wówczas czas zawodów powinien być wyświetlany na zegarze widocznym dla zawodników i członków zespołów, a nazwiska zawodników powinny być wyczytywane lub wyświetlane. Za pre -startem mogą przebywać jedynie startujący zawodnicy oraz ich pomocnicy (eskorta), a także przedstawiciele mediów, którym towarzyszą przedstawiciele organizatora.

16.5. Na starcie musi znajdować się zegar pokazujący zawodnikom oficjalny czas zawodów. Jeśli nie zastosowano pre-startu, wówczas muszą być wyczytywane lub wyświetlane nazwiska zawodników.

16.6. Zawodnik jest odpowiedzialny za sprawdzenie, czy ma właściwą mapę. Jeśli zastosowano wielowariantowość trasy, wówczas na mapie musi być pokazany numer startowy zawodnika lub jego nazwisko, tak aby mógł on je sprawdzić przed pobraniem mapy.

16.7. Punkt, w którym rozpoczyna się nawigacja jest oznaczony na mapie trójkątem i, jeśli miejsce to nie jest miejscem, w którymi rozpoczyna się pomiaru czasu, musi on być oznaczony w terenie lampionem.

16.8. Zawodnicy, którzy spóźnili się na start z własnej winy powinni być dopuszczeni do startu. O czasie startu tych zawodników decydują sędziowie startu mając na względzie ich ewentualny wpływ na innych zawodników. Czas pokonania trasy przez tych zawodników liczy się od chwili, w której powinni byli wystartować zgodnie z wcześniej ustaloną listą startową.

16.9. Zawodnikom, którzy spóźnili się na start z winy organizatora wyznacza się nowy, dogodny dla nich czas startu.

17. Meta i pomiar czasu

17.1. Zawodnik kończy trasę w chwili przekroczenia linii mety.

17.2. Czas osiągnięty przez zawodnika poza czasem zmierzonym na punktach pomiaru czasu nie ma wpływu na wyniki zawodów, o ile nie przekroczył on limitu czasu przeznaczonego na pokonanie trasy.

17.3. Czas ukończenia trasy może być mierzony w chwili przekroczenia przez zawodnika linii pre-mety lub linii mety. Czas zaokrągla się do pełnych sekund w dół i zapisuje się w pełnych godzinach, minutach i sekundach lub tylko w minutach i sekundach.

17.4. Odcinek trasy prowadzący do mety może być oznakowany taśmami lub w inny sposób.

17.5. Dokładna pozycja linii mety musi być oczywista dla zbliżających się zawodników.

17.6. Po przekroczeniu linii mety zawodnik jest zobowiązany odczytać zapis z e-karty lub oddać kartę startową, a na żądanie organizatora również mapę. Mapa jest zwracana zawodnikowi z powrotem nie później niż bezpośrednio po ceremonii dekoracji zwycięzców.

17.7. W konkurencji *PreO* organizator wyznacza limit czasu na pokonanie każdej trasy licząc po 3 minuty na każdy punkt kontrolny i po 3 minuty na każde 100 m trasy. Decyzją kontrolera zawodów lub Sędziego Głównego limit czasu może być zwiększony ze względu na wyjątkowe przewyższenia, stan dróg i ścieżek lub inne czynniki. Kontroler zawodów lub Sędzia Główny mogą zdecydować o zwiększeniu limitu czasu dla zawodników o bardzo ograniczonych możliwościach poruszania się.

17.8. Wszelkie opóźnienia zawodnika w dowolnym punkcie trasy, które nie wynikają z jego winy muszą być zanotowane i odjęte od czasu zawodnika.

17.9. Jeżeli, po odliczeniu wszystkich zanotowanych opóźnień, zawodnik przekroczy limit czasu to odlicza mu się punkty za prawidłowe odpowiedzi. Za każde rozpoczęte 5 minut przekroczenia limitu czasu odejmuje się jeden punkt.

17.10. W konkurencji *TempO* nie wyznacza się żadnego limitu czasu na pokonanie trasy.

18. Wyniki

18.1. W konkurencji *PreO* za każdy prawidłowo zidentyfikowany punkt kontrolny (za wyjątkiem punktów, na których dokonywano pomiaru czasu) zawodnik otrzymuje jeden punkt.

18.2. W konkurencji *PreO*, w przypadku udzielenia przez zawodnika odpowiedzi w ciągu 0-30 sekund, czas ten jest zapisywany. Za udzielenie nieprawidłowej odpowiedzi zawodnikowi dolicza się 60 sekund do czasu wykorzystanego na odpowiedź. Jeśli zawodnik nie udzieli odpowiedzi w ciągu 30 sekund, wówczas zapisuje mu się czas wynoszący 90 sekund.

18.3. Na każdym punkcie pomiaru czasu oblicza się średnią wartość z dwu zmierzonych czasów z dokładnością do pół sekundy (jeśli mierzono czas z wykorzystaniem dwu stoperów). W

przypadku stosowania elektronicznego systemu potwierdzania lub jednego stopera, czas zaokrągla się w dół do najbliższej pełnej sekundy.

18.4. Czasy uzyskane przez zawodnika na wszystkich punktach pomiaru czasu sumuje się. W przypadku stosowania ręcznego pomiaru czasu zachowuje się dokładność do pół sekundy.

18.5. W konkurencji *PreO* o miejscu zajętym przez zawodnika decyduje liczba uzyskanych przez niego punktów, a w przypadku równej liczby punktów wyższe miejsce uzyskuje zawodnik mający krótszy sumaryczny czas zmierzony na punktach pomiaru czasu.

18.6. W konkurencji *TempO* o miejscu zajętym przez zawodnika decyduje sumaryczny czas zmierzony na wszystkich punktach kontrolnych, do którego dodaje się po 30 sekund za każdą nieprawidłową odpowiedź.

18.7. Każdy punkt kontrolny, który nie spełnia warunków sprawiedliwości sportowej (np. przesunięcia w kreśleniu, przemieszczenie lub usunięcie lampionów itd.) jest unieważniany przez Kontrolera Zawodów lub Sędziego Głównego. Powód unieważnienia punktu kontrolnego podaje się razem z wynikami. Jeśli unieważnia się jeden z punktów kontrolnych w konkurencji *TempO*, to należy unieważnić wszystkie punkty kontrolne znajdujące się na tym punkcie pomiaru czasu.

18.8. Organizator jest zobowiązany do sprawnego ogłaszania i pokazywania na mecie lub w centrum zawodów przez cały czas ich trwania wstępnych wyników obejmujących sumę zdobytych przez zawodnika punktów i uzyskany przez niego sumaryczny czas. W konkurencji *TempO* wyniki wstępne ujawnia się dopiero po starcie ostatniego zawodnika.

18.9. Końcowe wyniki zawierające prawidłowe odpowiedzi oraz odpowiedzi udzielone przez zawodnika na każdym z punktów kontrolnych powinny być opublikowane nie później niż 5 godzin po upływie limitu czasu na pokonanie trasy przez ostatniego ze startujących zawodników. Wyniki powinny być przekazane kierownikom każdego z zespołów i akredytowanym przedstawicielom mediów na zakończenie każdego dnia zawodów.

18.10. Końcowe wyniki zawodów powinny zawierać liczbę punktów i sumaryczne czasy uzyskane przez każdego ze startujących zawodników. Przedstawicielom mediów może zostać przekazana skrócona wersja wyników.

18.11. Jeśli dwu lub więcej zawodników uzyskało tą samą liczbę punktów i mają oni taki sam czas sumaryczny zmierzony na punktach pomiaru czasu, to są oni klasyfikowani na tym samym miejscu. Kolejne miejsca na liście wyników numeruje się z pominięciem miejsc wynikających z uzyskania przez ww. zawodników takiego samego wyniku.

18.12. Podczas Mistrzostw Polski każdy zawodnik, kierownik zespołu oraz akredytowany przedstawiciel mediów powinien otrzymać wyniki końcowe, mapę zawodów oraz mapę z prawidłowymi odpowiedziami.

18.13. Podczas Mistrzostw Polski w konkurencji *PreO* zawodnicy klasyfikowani są indywidualnie na podstawie sumarycznych wyników z obu tras (obu dni).

18.14. Podczas Mistrzostw Polski w konkurencji *TempO* zawodnicy są klasyfikowani indywidualnie na podstawie wyników uzyskanych w zawodach finałowych.

18.15. Wyniki powinny zostać opublikowane w Internecie i rozesłane do uczestników (klubów) oraz PZOS w dniu zawodów.

19. **Fair Play**

19.1. Wszystkie osoby biorące udział w zawodach powinny przestrzegać zasad fair play. Osoby te powinny zachować sportową postawę i ducha przyjaźni. Zawodnicy powinni szanować się

wzajemnie, użytkownicy wózków muszą mieć pierwszeństwo wyboru strony ścieżki lub drogi najbliższej punktom kontrolnym i możliwość ustawienia się w punkcie podejmowania decyzji przed zawodnikami chodzącymi. Zawodnicy powinni zachowywać się na terenie zawodów tak cicho, jak to jest możliwe.

19.2. Proszenie o pomoc lub korzystanie z pomocy technicznej ze strony innych zawodników lub osób eskortujących lub udzielanie pomocy innym zawodnikom jest zabronione, jednak obowiązkiem wszystkich zawodników jest udzielenie pomocy każdemu zawodnikowi poszkodowanemu w wyniku nieszczęśliwego wypadku.

19.3. Sędziowie i inne osoby (np. przedstawiciele mediów) nie powinni na terenie zawodów przeszkadzać lub pomagać zawodnikom, za wyjątkiem uzasadnionej pomocy fizycznej na odcinkach trasy trudnych do pokonania.

19.4. Zakazane jest organizowanie zakładów dotyczących zawodów przez uczestniczących w nich zawodników, członków zespołów i organizatorów, a także ich udział w promocji takich zakładów, a także w praktykach korupcyjnych, w tym ustalaniu wyników, manipulacji wynikami, zaniżanie własnych wyników dla osiągnięcia korzyści, przyjmowanie i dawanie łapówek, przekazywanie informacji wewnętrznych itp.

20. Postanowienia końcowe

20.1. Niniejsze przepisy stanowią uzupełnienie pod względem sportowo-technicznym Zasad Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS.

20.2. W przypadku stwierdzenia sprzeczności z przepisami zawartymi w Zasadach Organizacji Zawodów w Orientacji Sportowej PZOS wartość nadrzędną mają niniejsze przepisy.

20.3. Niniejsze przepisy obowiązują od dnia 1 marca 2020 r.

Krzysztof Urbaniak, Prezes PZOS

Załącznik nr 1

Zasady budowy tras w Orientacji Precyzyjnej

1. Wprowadzenie

1.1 Cel

Niniejsze zasady mają na celu stworzenie wspólnego standardu budowy tras w Orientacji Precyzyjnej w celu zapewnienia zasad fair play podczas zawodów dla osób o różnym stopniu sprawności fizycznej.

1.2 Zastosowanie

Trasy na wszystkich zawodach CTZ i RTZ w Orientacji Precyzyjnej muszą być budowane zgodnie z niniejszymi zasadami. Zasady te powinny stanowić także ogólne wytyczne do budowy tras podczas innych zawodów w Orientacji Precyzyjnej. Zasady te uwzględniają potrzeby i możliwości osób niezdolnych do poruszania się w trudnym terenie, zrezygnowano więc z konieczności szybkiego przemieszczania się w terenie na rzecz konieczności interpretacji mapy i terenu.

1.3. Przepisy sportowo-techniczne

Zawsze należy stosować aktualnie obowiązujące regulaminy i przepisy sportowo-techniczne PZOS lub międzynarodowe IOF.

2. Podstawowe zasady

2.2 Cel dobrej budowy tras

Celem budowy trasy jest zaoferowanie zawodnikom tras prawidłowo zaprojektowanych pod względem ich przewidywanych umiejętności. Wyniki zawodów muszą odzwierciedlać techniczne umiejętności zawodników.

2.3 Podstawowe zasady budowy tras

Budowniczy tras musi uwzględniać:

- unikalny charakter Orientacji Precyzyjnej związany z interpretacją map,
- bezsporne położenie każdego punktu kontrolnego,
- zapewnienie sprawiedliwej rywalizacji,
- zapewnienie przyjemności zawodnikom,
- ścisłą współpracę z innymi współorganizatorami zawodów,
- integrację Orientacji Precyzyjnej z innymi dyscyplinami Orientacji Sportowej,
- wymagania ochrony przyrody i środowiska naturalnego,

• zabezpieczenie potrzeb mediów i widzów.

2.3.1 Unikalny charakter

Każda dyscyplina sportu ma swój własny charakter. Unikalny charakter Orientacji Precyzyjnej polega na interpretacji treści mapy i powiązania jej ze szczegółami nieznanego terenu. Wymaga to posiadania umiejętności: dokładnego czytania mapy, posługiwania się kompasem, koncentracji w warunkach stresu, szybkiego podejmowania decyzji, interpretacji terenu oraz oceny odległości.

2.3.2 Bezsporne położenie punktu kontrolnego

Położenie każdego punktu kontrolnego musi być jednoznaczne! Wskazanie właściwego lampionu znajdującego się na punkcie kontrolnym musi być możliwe wyłącznie poprzez wzajemną interpretację mapy i terenu. Podjęcie decyzji nie może opierać się na tym, co zawodnik „czuje" lub na tym, w co „wierzy".

2.3.3 Sprawiedliwość

Sprawiedliwość jest podstawowym wymogiem współzawodnictwa sportowego. Na każdym etapie projektowania tras należy zwracać należytą uwagę na jej budowę tak, aby o wyniku zawodów nie decydował przypadek. Budowniczy tras musi uwzględniać wszystkie czynniki dla zachowania sprawiedliwości i stworzenia jednakowych warunków w każdej części trasy wszystkim zawodnikom.

2.3.4 Przyjemność zawodników

Popularność Orientacji Precyzyjnej będzie wzrastać tylko wówczas, jeżeli zawodnicy będą zadowoleni z zaoferowanych im tras. Staranne projektowanie tras jest niezbędne dla uzyskania ich odpowiedniej długości, trudności fizycznej i technicznej, lokalizacji punktów kontrolnych itp. W tym kontekście szczególnie ważne jest, aby każda trasa była dogodna dla zawodników niezależnie od ich sprawności fizycznej.

2.3.5 Ścisła współpraca z innymi współorganizatorami zawodów

Budowniczy tras musi ściśle współpracować z kartografem i Kontrolerem Zawodów lub Sędzią Głównym. Dla zapewnienia odpowiedniej jakości współpracy prace kartograficzne, planowanie tras i kontrola organizacji zawodów powinny być prowadzona jednocześnie na miejscu zawodów. Praca z terenie pozwala także na zwiększenie zrozumienia między organizatorami.

2.3.6 Integracja z innymi dyscyplinami Orientacji Sportowej

Zadowolenie zawodników jest większe, jeśli zawody w Orientacji Precyzyjnej przeprowadzane są wspólnie z zawodami w Biegu na Orientację. Dla uniknięcia konfliktów powinna zachodzić ścisła współpraca między budowniczymi różnych tras, a wszyscy zawodnicy powinni być wzajemnie poinformowani o swojej obecności. Do lampionów używanych na punktach kontrolnych Orientacji Precyzyjnej należy dodać dodatkowe oznaczenia (np. niebieskie wstążki) w celu ostrzeżenia zagubionych biegaczy na orientację, że znajdują się w złym miejscu.

2.3.7 Ochrona przyrody i środowiska

Środowisko naturalne jest wrażliwe: zarówno życie dzikich zwierząt, jak i podłoże i roślinność może ponieść straty, jeśli jest nadużywane. Środowisko naturalne obejmuje również ludzi żyjących na terenie zawodów, mury, ogrodzenia, pola uprawne, budynki i inne konstrukcje, itp. Zwykle jest możliwe znalezienie sposobu uniknięcia ingerencji w najbardziej podatne na zniszczenie obszary. Doświadczenie i badania pokazują, że nawet duże zawody mogą być zorganizowane we wrażliwym terenie bez jego trwałego zniszczenia, jeżeli podjęte są właściwe środki zapobiegawcze i trasy są dobrze zaprojektowane. Jest bardzo ważne, aby budowniczy tras uzyskał zgodę na udostępnienie wybranego terenu i żeby wcześniej ustalił wszystkie wrażliwe obszary w tym terenie.

Uczestnicy zawodów w Orientacji Precyzyjnej poruszają się wyłącznie po drogach i ścieżkach, dlatego często pozwala im się organizować zawody w czasie lub w terenie, w którym ze względu na ochronę środowiska zawody w Biegu na Orientację nie mogą być przeprowadzane.

2.3.8 Media i widzowie

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

3. Trasa

3.1 Teren

Teren zawodów musi być tak dobrany, aby najmniej mobilni zawodnicy, osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich z niskim zawieszeniem i napędzające je oraz osoby poruszające się powoli i z trudnością, mogły pokonać trasę mieszcząc się z łatwością w dopuszczalnym limicie czasu. Projektując przebieg tras należy zwrócić uwagę na stan dróg po których będą się poruszać zawodnicy. Jeśli jakakolwiek droga nie jest dostępna dla wszystkich zawodników i nie ma realnej alternatywy jej ominięcia, to musi ona być objęta zakazem wstępu. Przykładowo, ścieżka ze schodami lub z powalonymi drzewami może nie być przejezdna dla większości osób na wózkach inwalidzkich, ale istnieją inne równoległe trasy dostępne dla zawodników może być pozostawiona do wyboru. Ścieżki muszą być sprawdzone pod kątem nadmiernego błota, piasku, korzeni i skał, a w razie konieczności muszą być przebudowane w taki sposób, aby każdy zawodnik mógł je pokonać. Zazwyczaj wystarcza, żeby ścieżki miały szerokość nie mniejszą niż 1 m (niektóre rośliny mogą na krótkich odcinkach wystawać na ścieżki, ale jeśli mogą parzyć i ranić ręce to muszą być usunięte), jednak ważne jest zapewnienie przestrzeni dla wszystkich możliwych wózków inwalidzkich i wózków z napędem ręcznym. Osoby poruszające się na wózkach szczególnie w punktach decyzyjnych muszą mieć wystarczająco dużo miejsca do zawracania i manewrowania. W razie potrzeby muszą być tworzone w określonych odstępach obszary (mijanki) o szerokości do 3 m. Wszystkie ścieżki nieodpowiednie do poruszania się po nich muszą być zaznaczona na mapie jako objęte zakazem wstępu przez ich zakreskowanie lub oznaczenie czerwonym krzyżykiem i/lub przegrodzenie w terenie taśmą ostrzegawczą. W każdym przypadku zakaz wstępu musi być przestrzegany przez wszystkich zawodników. Maksymalne przewyższenie na trasach do samodzielnego poruszania się za pomocą wózków inwalidzkich wynosi 14% i nie więcej niż 20 metrów. Nachylenie podjazdów i zjazdów nie powinno być większe niż 8%. Jeśli na jakiejś drodze występują większe nachylenia, to muszą tam być osoby, których zadaniem jest pomaganie zawodnikom. Powinno się rozważyć zastosowanie lin, pasów lub zapasowych wózków dla zawodników chodzących, którzy nie są w stanie pokonać stromych podejść. Budowniczy tras przed rozpoczęciem planowania położenia punktów kontrolnych i wybierania dróg powinien dokładnie zapoznać się z terenem. Budowniczy tras powinien być świadomy, że w dniu zawodów obraz terenu przedstawiony na mapie i warunki istniejące w terenie mogą być inne niż w chwili planowania przebiegu tras.

3.2 Start

Strefa startu powinna być tak usytuowana i zorganizowana aby:

- znajdowało się w niej miejsce do oczekiwania na start,
- zawodnicy oczekujący na start nie mogli widzieć szczegółów żadnego z zestawów punktów

kontrolnych.

Miejsce, w którym zawodnik rozpoczyna orientowanie się jest oznaczany w terenie lampionem, a na mapie trójkątem.

3.3 Trasy orientacji precyzyjnej

Najważniejszymi elementami trasy do Orientacji Precyzyjnej są zadania polegające na wyborze właściwego lampionu spośród umieszczonych na danych punkcie kontrolnym i to one w największym stopniu wpływają na jakość trasy. Dobrze zbudowane trasy do Orientacji Precyzyjnej oferują ciekawe wyzwania w zakresie wzajemnej interpretacji mapy i terenu. Trasa powinna zawierać różne rodzaje zadań rozwiązywanych na punktach kontrolnych. Lepiej jest, jeśli trasa ma mało (nie mniej niż 10) bardzo dobrych punktów kontrolnych, niż dużą liczbę punktów kontrolnych o mniejszej jakości.

3.3.1 Punkt kontrolny
Środek okręgu oznaczającego na mapie punkt kontrolnego musi znajdować się na obiekcie znajdującym się na mapie, który może być dokładnie opisany w opisach punktów kontrolnych. Z wyjątkiem przypadku, jeśli prawidłowa odpowiedź ma brzmieć *„Zero"* na tym obiekcie w terenie musi być umieszczony lampion. Lampion ten powinien widoczny z drogi po której może porusza się zawodnik lub o jego usytuowaniu należy wnioskować na podstawie obserwacji innych obiektów terenowych i wysokości lampionów. Mylne lampiony nie muszą być usytuowane w terenie na obiektach znajdujących się na mapie. Jest szczególnie ważne, aby mapa w pobliżu punktów kontrolnych stanowiła dokładny obraz terenu i aby kąty i odległości ze wszystkich możliwych kierunkach patrzenia były prawidłowe, łącznie z terenem za plecami zawodnika.

3.3.2 Punkt podejmowania decyzji

Punkty podejmowania decyzji muszą być przez zawodników odwiedzane w zadanej kolejności. Punkty te są oznaczone w terenie, ale nie są pokazane na mapie. Żaden zawodnik nie może poruszać się od strony znacznika punktu podejmowania decyzji w kierunku zestawu lampionów punktu kontrolnego. Jeśli jest to konieczne, punkty te można oddzielić taśmami ostrzegawczymi. Zawodnicy chodzący nie mogą mieć możliwości zbliżenia sie do punktów kontrolnych bardziej niż zawodnicy używający wózków, jak również nie mogą uzyskiwać lepszej widoczności poprzez wspięcie się na dowolny obiekt za punktem podejmowania decyzji. Obiekty takie powinny być oznaczone taśmami jako objęte zakazem wstępu. Szczególnie ważne jest, aby wszystkie szczegóły niezbędne do podjęcia decyzji na punkcie kontrolnym były widoczne dla osób siedzących na niskich wózkach i musi to być sprawdzone.

3.3.3 Punkt pomiaru czasu

Na każdej trasie powinny być co najmniej dwa punkty pomiaru czasu, na których rejestrowany jest czas podejmowania decyzji. Informacja o lokalizacji tych punktów w terenie nie jest w żaden sposób zaznaczana na mapach zawodników. Dodatkowo, wszystkie szczegóły znajdujące się w pobliżu tych punktów powinny zostać usunięte z map z którymi zawodnicy poruszają się po trasie. Punkty pomiaru czasu dla doświadczonych zawodników kategorii Elitarnych powinny być lokalizowane poza zaznaczoną na mapie trasą (przed jej rozpoczęciem i po jej zakończeniu), aby nie były objęte limitem czasu wyznaczonym na pokonanie trasy.

3.4 Lampion

Wyposażenie punktu kontrolnego musi być zgodne z przepisami Orientacji Sportowej lub IOF. Położenie wszystkich lampionów na punkcie kontrolnym musi być starannie zaplanowane. Niedopuszczalne jest ustawienie właściwego lampionu na obiekcie znajdującym się na środku okręgu zaznaczonego na mapie i ustawienie pozostałych w jego pobliżu w sposób przypadkowy. Każdy lampion powinien być ustawiony w taki sposób, aby zawodnicy widzieli go przynajmniej w jednej trzeciej. Lampiony muszą być umieszczone na standardowej wysokości (wskazane jest, aby dolna część lampionu znajdowała się na poziomie kolan lub 0,5 m od powierzchni gruntu), aby pokazać ukształtowanie terenu, zgodne z przedstawionym na mapie. Po umieszczeniu lampionów w terenie budowniczy tras i Kontroler Zawodów lub Sędzia Główny muszą być całkowicie zgodni co do tego, który z lampionów znajduje się w środku okręgu zaznaczonego na mapie i odpowiada opisowi znajdującemu się w opisach punktów kontrolnych. Jeśli któraś z tych osób patrząca z punktu podejmowania decyzji na ścieżce ma jakiekolwiek wątpliwości, który z zestawu lampionów jest usytuowany prawidłowo, to należy zmienić usytuowanie jednego lub większej liczby lampionów. Podczas rozmieszczania lampionów można sie posługiwać powiększoną wersją mapy z prawidłowymi odpowiedziami.

3.4.1 Uczciwość miejsc kontroli

Każdy z lampionów na punkcie kontrolnym musi być jednakowo widoczny zarówno dla osób siedzących (0,8 m), jak i dla stojących (do 2,2 m) i nie mogą one być zasłonięte przez rośliny. Jako podstawową zasadę należy przyjąć, że względna pozycja lampionów nie może się zmieniać, jeśli patrzy się z okna o wymiarach 1 x 1 m w pobliżu punktu podejmowania decyzji. Odpowiedź musi pozostać taka sama, kiedy wykona się jeden krok w jedną lub drugą stronę w bok od znacznika punktu podejmowania decyzji, jak również gdy wykona się jeden krok w tył, co odpowiada lokalizacji zawodnika używającego wózka. Należy przeprowadzić sprawdzenie wpływu słońca lub deszczu na widoczność lampionów o tej samej porze dnia, w której będą się odbywać zawody. W przypadku punktów pomiaru czasu ważne jest, aby wszystkie lampiony i istotne cechy terenu były widoczne bez konieczności poruszania się wzdłuż drogi. W przypadku innych punktów kontrolnych przemieszczanie się wzdłuż drogi może być konieczne dla właściwej interpretacji terenu i może nawet być niezbędne dla rozwiązania zadania.

3.4.2 Bliskość punktów kontrolnych

W przypadku, gdy lampiony z sąsiednich punktów kontrolnych są widoczne z punktu podejmowania decyzji, to muszą być oddzielone w terenie taśmami lub taśmami musi być wyznaczony kąt patrzenia z punktu podejmowania decyzji. Nie ma określonych minimalnych odległości między lampionami. Jeżeli dwa lub więcej lampionów ma ten sam opis, to musi być możliwe ich precyzyjne rozróżnienie na podstawie położenia innych obiektów terenowych.

3.4.3 Opisy punktów kontrolnych

Położenie punktu kontrolnego względem obiektu terenowego pokazanego na mapie jest zdefiniowane w opisach punktów kontrolnych.

Precyzyjne określenie obiektu, na którym zlokalizowany jest w terenie punkt kontrolny zdefiniowany na mapie poprzez usytuowanie środka okręgu oznaczającego punkt kontrolny musi być bezdyskusyjne. Nie można planować na trasie punktów kontrolnych, których nie można jasno zdefiniować za pomocą opisów punktów kontrolnych IOF.

Opisy punktów kontrolnych nie powinny być bardziej szczegółowe niż to konieczne. Niedopuszczalne jest stosowanie mieszanych opisów z dodatkowymi symbolami, których nie da się umieścić w odpowiednich kolumnach opisów punktów kontrolnych (np. górna część urwiska, zachodnia część). W kolumnie B za pomocą liter podaje się liczbę lampionów w każdym zestawie

(np. A-C dla 3 lampionów). Jeśli przebieg trasy nie jest oczywisty, wówczas strzałką w kolumnie H oznacza się kierunek patrzenia na punkt kontrolny z punktu podejmowania decyzji (np. strzałka wskazująca kierunek północy oznacza, ze zawodnik powinien widzieć zestaw lampionów na punkcie kontrolnym na północ od zaznaczonego na mapie okręgu oznaczającego ten punkt kontrolny i powinien przemieszczać się drogą położoną na południe od tego okręgu). Strzałka nie powinna wskazywać kierunku z punktu podejmowania decyzji do środka okręgu oznaczającego punkt kontrolny. W terenie otwartym, gdzie wiele punktów kontrolnych może być widocznych z drogi, po której poruszają się zawodnicy lub, gdy punkty kontrolne są umieszczone bardzo blisko siebie, strzałka w kolumnie H powinna wskazywać właściwy zestaw lampionów dla danego punktu kontrolnego.

3.5 Meta

Przynajmniej ostatni odcinek drogi do linii mety powinien być oznakowany jako obowiązkowy.

3.6 Stopień trudności

W każdym terenie i na każdej mapie budowniczy tras może projektować trasy w szerokim zakresie stopni trudności. Trasy o różnych stopniach trudności uzyskuje się dobierając odpowiednio rozmieszczenie poszczególnych lampionów oznaczających punkt kontrolny i wybierając usytuowanie punktu podejmowania decyzji. punktów decyzyjnych i, trasy mogą być różnie zbudowane. Powinno się brać pod uwagę przewidywane umiejętności zawodników, ich doświadczenie, zdolność do czytania i rozumienia drobnych szczegółów mapy. Jest szczególnie ważne zastosowanie odpowiedniego stopnia trudności przy projektowaniu tras dla nowicjuszy i dzieci.

4. Budowniczy tras

Osoba odpowiedzialna za projektowanie tras musi rozumieć i doceniać jakość dobrych tras w oparciu o osobiste doświadczenie. Musi ona być zapoznana z teorią budowy tras i rozumieć specjalne wymagania przy postępowaniu z zawodnikami znacznie różniącymi się możliwościami poruszania się.

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

Budowniczy tras jest odpowiedzialny za trasy i przebieg zawodów pomiędzy startem a linią mety. Ze względu na możliwość popełnienia szeregu błędów, które mogą mieć poważne konsekwencje podczas zawodów w Orientacji Precyzyjnej najlepiej jest, jeśli projektowanie tras, wykonywanie map i kontrolowanie organizacji zawodów przeprowadza się na miejscu w tym samym czasie, najlepiej gdy roślinność jest niska. Praca budowniczego tras musi być nadzorowana przez kontrolera.

W celu zapewnienia lepszej widoczności i możliwości przemieszczania się zawodników można na kilka dni przed zawodami przyciąć roślinność.

Trasa musi być naniesiona na mapę przed jej wydrukowaniem.

Punkt kontrolny na mapie przedstawia się za pomocą okręgu o średnicy 6 mm, którego środek musi wskazywać położenie punktu kontrolnego z dokładnością do 0,2 mm lub lepszą dla umożliwienia ustawienia lampionu w terenie z dokładnością do 1 m lub lepszą. Na mapach w skali 1:5000 lub 1:4000 wykreślonych według norm ISOM (czyli na mapach nie wykreślonych zgodnie z normą ISSOM

– dla map do sprinterskiego BnO) wymiary symboli powinny być większe o 50% niż dla map do Biegu na Orientację w skali 1:15 000.

5. Dodatkowe informacje i przykłady

Wiele dodatkowych informacji mających znaczenie dla organizatorów i uczestników zawodów w Orientacji Precyzyjnej można znaleźć na stronach internetowych www.orienteering.org , www.trailo.org i www.orientacjaprecyzyjna.pl

Krzysztof Urbaniak, Prezes PZOS

Załącznik 2.

Dozwolone elektroniczne systemy potwierdzania punktów kontrolnych

W zawodach w Orientacji Precyzyjnej mogą być stosowane wyłącznie elektroniczne systemy potwierdzania punktów kontrolnych zatwierdzone przez IOF. Systemami zatwierdzonymi dla Orientacji Precyzyjnej są:

- wszystkie wersje systemu SportIdent, aczkolwiek dla konkurencji *TempO* preferowane są e-karty umożliwiające rejestrację 64 potwierdzeń,
- system Emit z e-kartami Version 3 (nie stosowany w Polsce).

Krzysztof Urbaniak, Prezes PZOS

Załącznik 3.

Przykład karty startowej stosowanej w zawodach w Orientacji Precyzyjnej

