

Deštník a dvoumetr ? Neznám nic lepšího/horšího!!! (Jak jsem kufroval v Dubí)

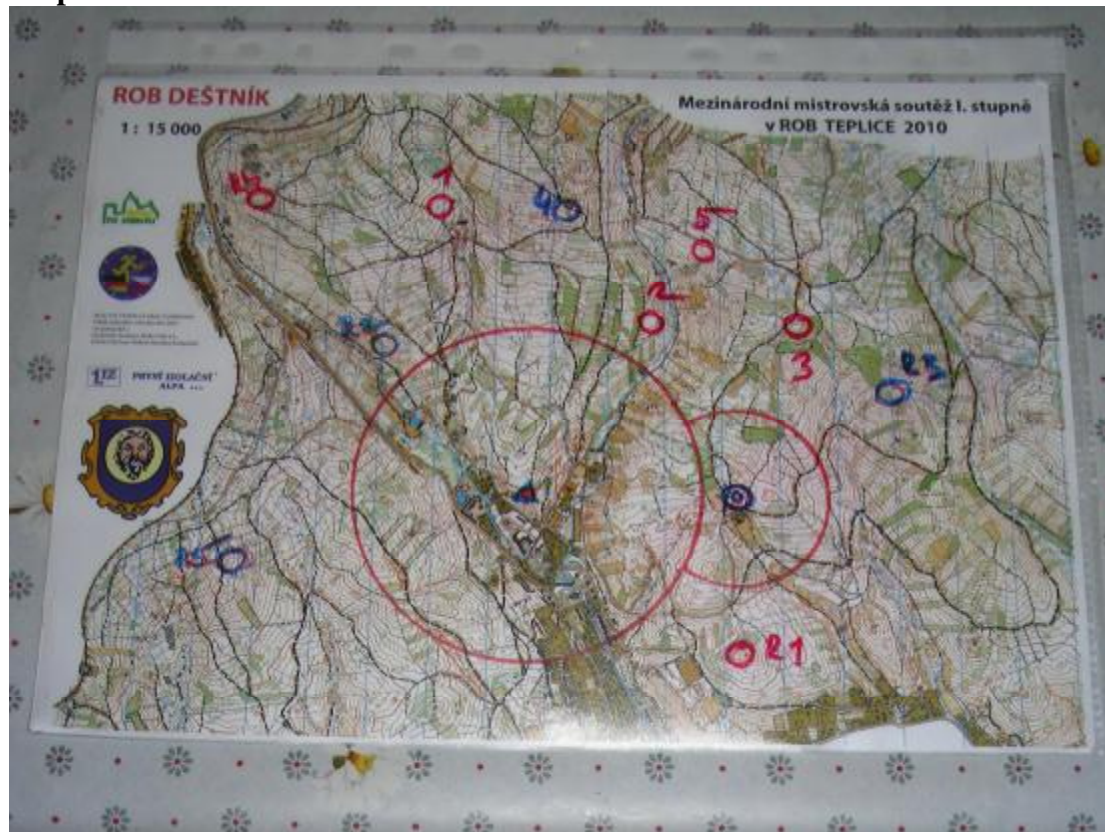
Jednodenní závod zařazený do NŽ 2010 v Dubí u Teplic nepřilákal mnoho závodníků z českých zemí, naopak se zúčastnili v poměrně velkém počtu naši němečtí sousedé, pro které to byl nominační závod na MS 2010. Závodním prostorem byl kopcovitý terén nad Dubím u Teplic, kde jsme vloni běželi klasiku na osmdesátce. V kopcích se mnohdy dvoumetr běhá lépe než na zvlněné rovině, neboť stavitel obvykle umístí kontroly na vyvýšená místa a není pak takový problém s dohledávkou. Na druhou stranu jeden velký svah (v daném případě vztyčující se Krušné hory) rozdělený napříč několika hlubokými údolími také udělá své.

Mapa v patnáctce s přidanou částí vlevo za silnicí E55 vedoucí na Cínovec vzbuzovala respekt už jen tím, že byla hnědá. Nahuštěné vrstevnice vypadaly hrozivě oproti loňské desítce, kde to opticky vypadalo, že svahy nejsou tak prudké. Stavitel umístil start na vyvýšené místo na konci Dubí odkud se dva koridory sbíhaly na silničku vedoucí do levé horní části závodního prostoru. Na startu se vedla chvíli diskuse, zda něco bude za silnicí E55, závěr byl, že asi ne, přece jen je to mezinárodní silnice I.třídy a z hlediska bezpečnosti závodníků je to riskantní a zbylá část mapy je dostatečně velká na to, aby se tam kontroly daly postavit.

První taktická chyba – závodník po vyhodnocení mapy závodního prostoru nepředpokládá umístění kontroly vpravo od startu (cca 1/4 mapy), kam by musel přebíhat „nebezpečnou silnici“. Vpravo od startu je v podstatě jeden velký kopec.

Poučení – kontroly mohou být všude kam se vejdou. Tvoje logika stavby trati není logika stavitele trati.

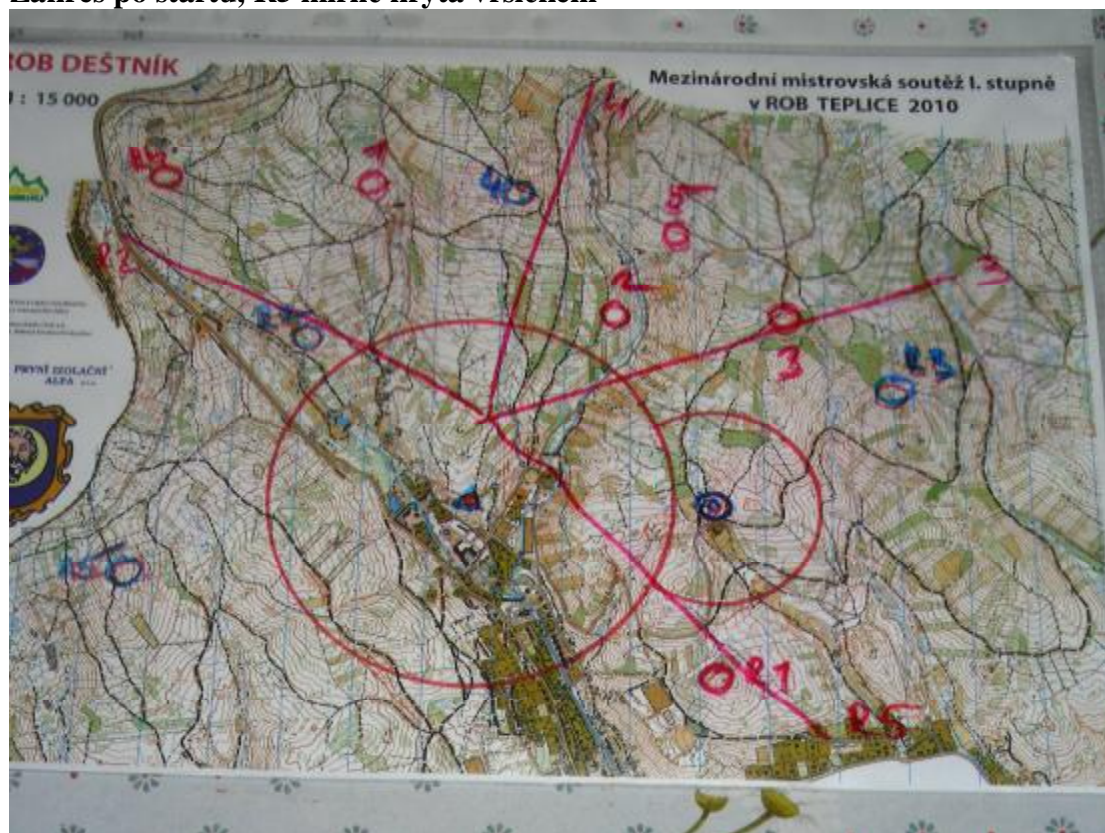
Mapa s kontrolami



Podle pokynů vyhledáváme R2,R3,4,R5. Rychlou pětku jdou mimo nás jen chlapi, takže můžeme předpokládat, že bude mimo trasu ostatních kontrol. Podle zákresu na mapě je cíl dle předpokladu mírně vpravo dole, sice o trochu dál od města (chodí se pěšky), ale tak, jak byl odhadnut. Takže základní taktika – vystoupat po startu rovně nahoru, posbírat tam kontroly, obloukem na pravou stranu a cestou na cíl vzít zbytek kontrol. S ohledem na náročný terén a možné komplikace při dohledávkách odhaduji čas vítěze na cca 75 minut.

Po startu máme pravý koridor (možná trochu bezvýznamné, když se oba koridory točí vlevo a vpravo kolem mírného vršku a končí za ním na zpevněnce), ale to se nakonec ukázalo jako rozhodující pro volbu pořadí. Mírně stoupám po pravé cestě a zaměřuji R1 orientačně na stranu k cíli, R2 k levému hornímu rohu mapy, R3 doprava nad cíl, 4 nad sebe k severu a R5 na vršek pod cíl. Pořadí je jasné : R2-4-R3-R5-M.

Zákres po startu, R5 mírně krytá vršíčkem



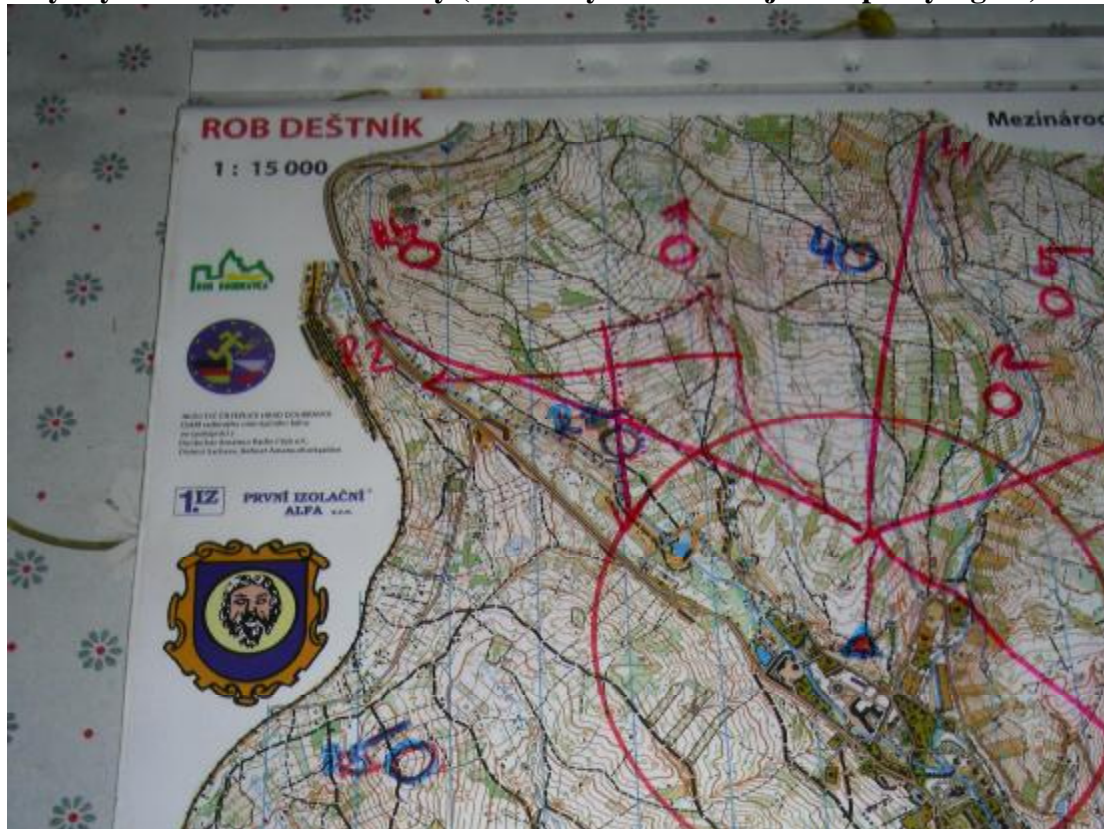
Druhá taktická chyba – při zaměřování vysílačů se závodník nachází téměř na vršku, ale přece jen ve směru R5 kryje mírný kopec, při zaměřování nedotočí přijímač na levou stranu, kde se R5 skutečně nachází a s ohledem na předchozí vyhodnocení mapy (viz první taktická chyba) se spokojí s poměrně silným signálem z odrazu.

Poučení – v kopcovitém terénu počítat s tím, že odražené signály mohou být silnější než ty „správné“. Při prvním (druhém, třetím ...) zaměření otočit přijímač do všech směrů, pokud již zcela bezpečně nevím, kde se kontrola nachází.

Stoupám po asfaltové cestě, rychlá dvojka se začíná stáčet doleva, čtyřka orientačně na sever, R3 doprava a R5 za sebe. Nechce se mi do lesa, předpokládám, že R2 bude o něco výše a tak dobíhám do zatáčky a zahybám doleva. Jdu po vrstevnicové cestě, najednou se signál kontroly stáčí kolmo dolů. Snažím se doběhnout v relaci, ale je to moc daleko. Proti mě vybíhá do kopce někdo z D35, zřejmě už kontrolu našla. Čekám na relaci, přemítám, zda

může být za údolím. Nebudu se pouštět dolů z kopce, je to risk. Na relaci na okraji hrany se signál stáčí nahoru a už ji vidím na okraji hustníku těsně nad svahem. Razím a vracím se na křižovatku, kde jsem odbočil z asfaltky šikmo lesem. Orientačně zaměřuji i kontroly, které nehledám (1,R4) a samozřejmě svoji čtyřku, R3 a R5. Všechny jsou v předpokládaných místech.

Chybný zákres na R2 ze silničky (možná byl odraz silnější než pravý signál)

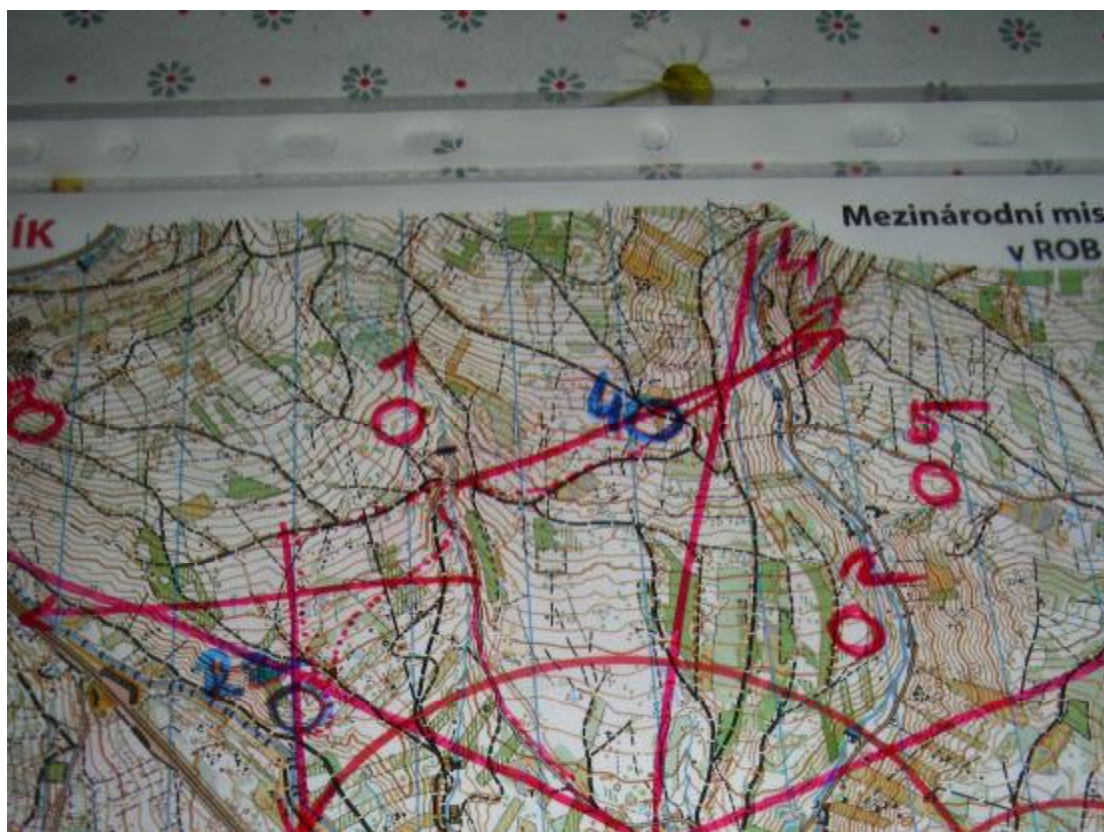


Chyba na postupu – když už se začala R2 stáčet doleva, chtělo to lepší zaměření a dokreslit do mapy, což se na první kontrolu obvykle nedělá. Ukázalo by mi to, že je daleko níž, než jsem si myslel. Zbytečně jsem nastoupal kolem 70 m, abych je zase seběhl a opět vyběhl nahoru.

Poučení – již na první kontrolu přesně doměřovat a pokud se dostanu do prostoru, odkud lze prokřítit, tak to udělat i za cenu mírného zdržení.

Při postupu na čtyřku nemám problém, zákres ukazuje, že je zřejmě za údolím ve svahu. Relaci mám pod vrcholkem kopce na cestě, směr je správný, signál příliš nezesiluje.. Dobíhám skupinku 3 lidí z různých kategorií, kteří se na křižovatce pouští dolů. Snažím se jít ve směru azimutu a tak jdu dolů severněji. Na cestě v polovině svahu začíná relace a signál se překvapivě vrací zpět na kopec, ze kterého sbíhám. Po vystoupení nahoru musím počkat na další relaci, abych kontrolu již bez problémů našel.

Zákresy na čtyřku vedou do údolí, nakonec byla před ním.



Chyba při odhadu umístění kontroly – jestliže je vysílač za horizontem, tak se běžec samozřejmě dostává do rádiového stínu i při krátké vzdálenosti. V dané situaci je to 50 :50 zda je kontrola za horizontem na bližší straně údolí nebo je až na protisvahu. Záleží na zkušenosti závodníka, jak zakreslí do mapy a vyhodnotí směr a sílu signálu. Přeběhnutí této kontroly mne stálo cca 8 minut.

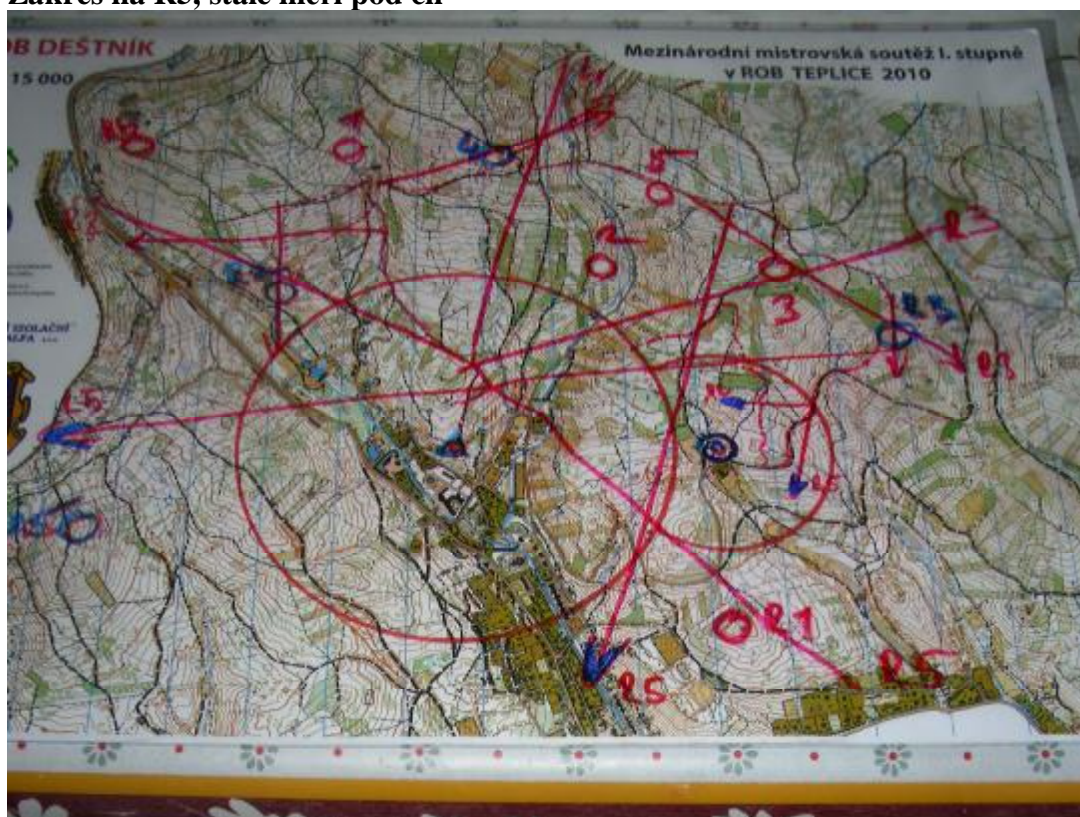
Poučení – řádně vyhodnocovat sílu signálu a číst mapu, kde se dostávám do rádiového stínu a co to může udělat se signálem. Nenechat se zmást jinými závodníky, kteří zřejmě tuto kontrolu nehledají

Odbíhám směrem na R3, přebíhám přes údolí na silničku a na křižovatce pokračuji východním směrem. Kontrolu zaměřuji bez problémů, průsečík vychází na okraj hustníků za křižovatkami cest. Zaměřuji i R5, směruje dolů pod cíl (viz zákres). Signál R3 není ještě tak silný, pokračuji lesní cestou a na relaci čekám na vršku u rozpadlé oplocenky. Směr je jasný a kontrolu nacházím ještě v relaci. Odbíhám na cestu pod rychlou trojkou a při relaci R5 je signál trochu slabší a jde tentokrát nad cíl. Na cestě na hraně cílového kolečka už jde do dvou směrů, a to dolů pod cíl a směrem ke startu. Dobíhám až téměř k cíli, kde už mi tluče maják a R5 nejde zaměřit. Po pětce se ozve R1 a já s překvapením zjišťuji, že tam, kde jsem předpokládal R5 se nachází R1. Vracím se na kopec nad cílem a pátrám, kde by R5 mohla být, signál je nejednoznačný, slabší a každou chvíli se mění. Nakonec asi po dvou až třech relacích zjišťuji, že R5 zřejmě bude na druhé straně silnice. Další postup je už jasný, ale pomalý. A to mne čeká ještě cesta zpět a stoupání na maják. Do cíle dobíhám necelé 3,5 minuty před koncem limitu.

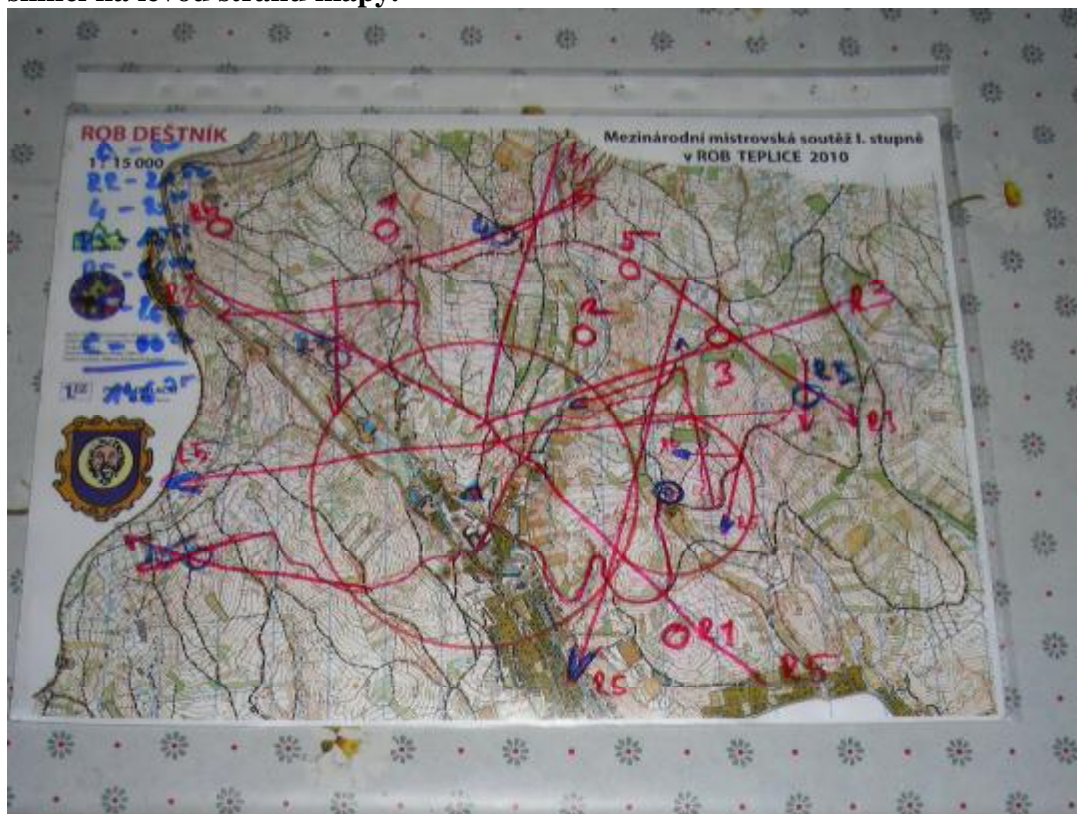
Vcelku bezproblémový postup na R3.



Zákres na R5, stále měří pod cíl



Zákres od R3 na R5 směřuje do správného prostoru, ale předchozí měření mne přesvědčí, že to není pravda. Další zaměření v prostoru pod trojkou potvrdí směr za silnici na levou stranu mapy.



Třetí taktická chyba – v zajetí přesvědčení, že R5 je pod cílem (a že R1 je někde vzadu pod R3) jsem řádně nedoměřoval a nevyhodnocoval změny ve směru a v síle signálu. Nejméně z prostoru od čtyřky a R3 by jinak muselo být jasné, že R5 je na jiném místě, než jsem dosud předpokládal. Neztratil bych pak zbytečně neméně půl hodiny na postupu z R3 na R5.

Poučení – jak uvedeno již poučení u první chyby, kontroly mohou být všude. Pokud možno zaměřit i další kontroly, které nehledám (u 10ti TX na jednom pásmu dost náročné, ale proveditelné, naopak neproveditelné u dvoupásmového závodu), a to zejména jsou-li „moje“ kontroly nejasné nebo nezaměřitelné. Pokud se dostanu do výhodného prostoru, odkud by neměl být problém zaměřit všechny kontroly (obvykle nejvyšší bod závodního prostoru), pak pečlivě zaměřit a zakreslit všechny dosud nevyhledané kontroly a porovnat to s předchozím měřením. Vyhodnotit zákresy, terén a vzdálenosti od ostatních kontrol (záměrů) a v případě pochybností zaměřovat z dalšího místa na postupu. Jinak se může stát, že budu po lese běhat jak šuspajtl a nic nenajdu.

Přeji všem málo kufrování a vždy správný signál.

Mirek