

Pyöräsuunnistuksesta – osa 2

Pyöräsuunnistuskartta on kuvaukseltaan pitkälti kuten normaali suunnistuskarttakin. Mittakaava on perinteisesti ollut 1:20 000 tai jopa 1:25 000, mutta tiheimmän polkuverkoston ja lyhyempien matkojen myötä 1:15 000 ja 1:10 000 mittakaavat ovat yleistyneet etenkin lyhyemmällä matkoilla. Sprinttimatkoilla on käytetty jopa mittakaavaa 1:7500 tai 1:5000. Virallisen pyöräsuunnistuskartan spesialiteetti on polku-tiekuvaus, joka on kulkukelpoisuuden osalta kolmiportainen

- yhtenäinen: erinomainen
- katkoviiva: kohtalainen
- piste: huono(-mahdoton)

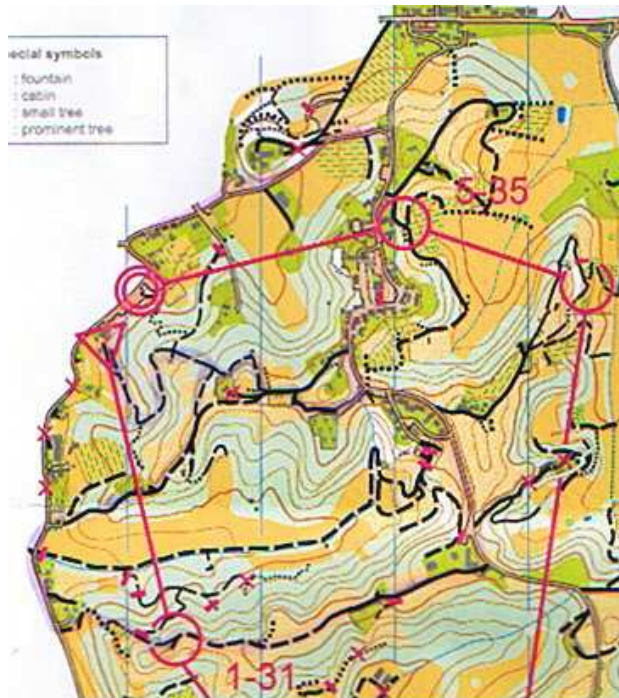
ja toisaalta leveyden osalta 2-asteinen:

- leveä ("autolla tai traktorilla kuljettava")
- kapeampi (moottoripyörällä, polkupyörällä tai kävellen kuljettava).

Päällystetyt tiet merkitään ruskealla kuten suunnistuskartoissakin. Polku tai tie voi muuttua liukuvasti joko paremmaksi tai huonommaksi ajettavuudeltaan ja vastaavasti joko leventyä tai kaventua. Muutokset tulee pyrkiä kuvaamaan kartassa. Kartoittajan tulisi luokitella kulkukelpoisuus ensisijaisesti pyörällä ajamalla, sillä juosten sitä ei aina pysty luotettavasti arvioimaan. Ajettavuutta voi heikentää esim. hiekka, juurakkoisuus tai kivisyys. Muualla maailmassa variaatioita on enempi (jokin polku voi olla kuivana erinomainen ja märkänä esim. mutaisena mahdoton ajaa liukkauden tai pyörän tukkivan mudan vuoksi). Virallisen pyöräsuunnistuskartan kuvaus muiden maastokohteiden osalta on vähäisempi siten, että lähinnä merkittävästi suunnistukseen vaikuttavat kohteet kuvataan (joten esim. pienet kivet jätetään kuvaamatta). Lähtökohtaisesti 100%-mustalla kuvataan vain kulku-uria ja siksi esim. rakennusten väri on tummaharmaa eikä sama musta kuin suunnistuskartassa. Pohjoisviivojen väri on sininen. Ajoa haittaavat ja mahdollisesti vaaralliset esteet kuten puomit kuvataan poikkiviivalla, joka on väriltään lila kuten rastit yms. ratamerkinnot.

Ratamestarityössä pyöräsuunnistusradat tulee lähtökohtaisesti suunnitella siten, että nopein reitti kulkee pääosin pyörällä ajamisen mahdollistavilla maaston kulku-uria pitkin ja siksi merkittäviä oikomahdollisuuksia ei tulisi olla. On hyvä huomioida, että keltaisella merkityt (hyvä avoin maapohja) alueet luetaan kulkureiteiksi (esim. Alpeilla pellot jne). Suomessa kangasmetsätyypisistä maastotyyppistämme maankäyttöoikeuksista johtuen varsinaista oikomiskieltoa ei ole käytetty, mutta yhtäläillä ratasuunnittelua ohjaavat samat pelisäännöt. Oikomislupa tulee mainita kilpailuohjeissa poikkeamana virallisista pelisäännöistä. Radan tulisi myös mahdollisuuksien mukaan olla optimireitiltään pääosin läpiajettavissa (ei pitkiä talutusosuuksia).

Suunnistuksellisesti pyöräsuunnistus on siis kuten hiihtosuunnistuskin enemmän "navigointia" eli reitinvalintaa ja sen fyysistä mahdollisimman tehokasta toteuttamista kuin varsinaisen suunnistuksen, jossa suunnistuksellinen haaste on jopa enemmän "kartalla pysyminen" kovassa vauhdissa, ja jossa käytännössä nykypäivänä edetään usein varsin suoraan lähinnä mikroreitinvalintaa tehden rastilta rastille. Kuitenkaan eteneminen polkuja ja teitä pitkin ei tarkoita suunnistuksellista helpoutta. Vauhti on pyöräsuunnistuksen keskeisin elementti ja koska etenemisnopeus tasaisella voi huipuilla vaihdella jopa päällystetien 40km/h vauhdista 5-6km/h nopeuteen huonoilla poluilla tai talutuspätkillä, suorin reitti on harvoin paras. Jopa hiihtosuunnistustakin kovempien nopeuksien vuoksi reitinvalinnan merkitys on myös suurempi pyöräsuunnistuksessa. Jopa takakierto rastille voi olla kannattava valinta. Reitinvalinnassa huomioitavat 4 ulottuvuutta ovat siis perinteiset 3: korkeus, leveys ja pituus, sekä lisäksi maastopohjan kulkukelpoisuus jota siis kuvataan edellä mainitulla kuvauksella.



(Ääri)esimerkki (Italian EM-kilpailujen 2007 mallisuunnistuksen 1. väli. Sää kuiva, mutta edeltävästi satanut vettä): koeajettu nopein reitti K-1 kulkee alkuun päällystetietä maalin kautta rastin 5 läheltä ja lopuksi rastille suoraan idästä. (Huomioi että läntinen tie on merkitty kielletyksi: X-merkki)

Pyöräsuunnistuksessa päätöksenteko-, ennakointi- ja havainnointikyky on ensiarvoista sujuvan etenemisen kannalta. Pelkkä pysähtyminen n. 20km/h nopeudesta ja välitön uudelleen kiihdytys maksaa ajassa n. >6 sekuntia. Pyöräsuunnistuksessa minuutin virhe tarkoittaa joskus jopa 500-700m takamatkaa, jonka kiinniajaminen fyysisesti ei ole helppoa. Toisaalta esim. 5 metrin ohiajo risteyksestä (tai jos käytetään aikayksiköitä n. 0,4 sekunnin) alamäessä esim. 50-60km/h nopeudella (Keski-Euroopassa pitkissä laskuissa useinkin saavutettava nopeus) maksaa helposti jarrutuksineen, kääntymisineen ja palaamisineen minuutin alamäen jyrkkyydestä riippuen. Pyöräsuunnistuksen suunnistuksellisesta haastavuudesta saadaan ehkä parempi käsitys, kun samaa esimerkkiä sovelletaan jalkasuunnistukseen, jossa muutaman metrin harhaantuminen optimaaliselta kulkureitiltä ei maksa paljoakaan (koska reitin voi helposti korjata takaisin oikeaksi kunhan pysyy kartalla). Kysymykset pyöräsuunnistuksen suunnistuksellisesta helppoudesta sillä varjolla että lajissa edetään polkuja ja teitä pitkin kertonevat ehkä enemmänkin siitä, että kysyjällä itsellään on huomattavia ongelmia kartan ja maaston tulkitsemisessä ja ymmärtämisessä joka sentään on kaiken suunnistamisen lähtökohta. Kilpasuunnistamisessa alalajista riippumatta onkin kyse mahdollisimman nopeasta etenemisestä maastossa tavalla tai toisella. Suunnistuksessa se tapahtuu juosten sillä maksiminopeudella millä suunnistuksen hallinta on mahdollista ja/tai fysiikka antaa myöten maastokohdasta riippuen. Pyörällä tai suksilla fyysisen suorituskyvyn sallima maksimaalinen kulku tapahtuu olosuhteiden pakosta rajattuja väyliä pitkin ja siksi reitinvalinnan merkitys on keskeisempi.

Lajiin tutustuvalla mainittakoon vielä pari ohjenuoraa ja turvasääntöä. **Liikennesääntöjä tulee noudattaa sekä muiden maastossa kulkijoiden kulkeminen tulee tiedostaa ja huomioida heidät. Jos tapaat itseään loukanneen kanssakilpailijan, niin sinulla on velvollisuus auttaa häntä: tarvittaessa hälyttää apua ja/tai huolehtia että hän selviää maastosta pois.**