

Campeonato gallego OBM sprint

Souto – Paderne

Organiza Club Orientación O

Pasatempo Betanzos



DESCRIPCIÓN DEL TERRENO

El desarrollo de la prueba del campeonato gallego sprint se realizará sobre terreno rural, con escasas carreteras asfaltadas y una amplia red y variedad de caminos, sendas, y áreas de bosque y prado ciclables. En general toda el área tiene una buena ciclabilidad, al ser caminos de tierra, con casi ausencia de piedras y buen firme, en la que la diferente ciclabilidad viene marcada por la presencia/ ausencia de hierba en distinto grado, que reduce la velocidad de la marcha y obliga a aumentar el esfuerzo físico para mantener la velocidad en estas zonas. Esta sensación puede ser notable en las subidas y casi inaparente en bajadas por lo que deberá ser un factor a tener en cuenta.

En cuanto al desnivel del terreno, sin ser excesivo, transitando en gran parte del recorrido por áreas llanas o de desnivel muy ligero, sí puede concentrarse en pequeñas rampas puntuales de distinta longitud, y será en estas zonas donde las distintas ciclabilidades condicionarán más la velocidad y esfuerzo, por lo que la elección de la ruta será aún más trascendental. Pero estas pequeñas rampas acabarán generando un continuo rompe piernas al final del recorrido.

El área utilizada presenta una gran variabilidad de zonas, áreas agrícolas, bosques de eucaliptos, bosques autóctonos y zonas de prados y terrenos abiertos recientemente limpiados.

CARTOGRAFÍA y TRAZADOS

Como en todas las pruebas sprint con la elección del terreno y trazados se busca una prueba de gran intensidad, con un número importante de balizas y continuos cambios de dirección.

Cartografía

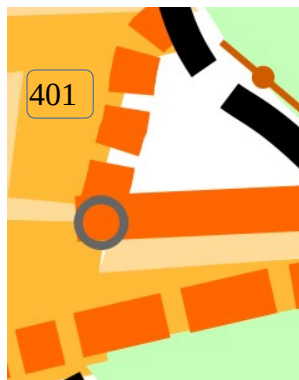
El mapa en escala 1:4000 es rico en detalles lo cual hará que la lectura de mapa y la elección de ruta por las distintas alternativas que nos podrá llevar al punto de control sea un factor importante en el desarrollo de la carrera. Pero también al ser la prueba toda por monte, y aunque el terreno no es excesivamente técnico, sí permitirá que aquellos ciclistas más habilidosos puedan sacar mayor ventaja de su manejo de la bicicleta.

Además de la amplia red de caminos, también se usarán distintas áreas ciclables fuera de éstos(prados, bosques limpios....), las cuales han sido marcadas con los símbolos correspondientes.

No obstante durante la prueba **se permitirá circular por fuera de éstas, aunque no resulta recomendable**, ya que las zonas ciclables fuera de sendas más idóneas o relevantes para la prueba, estarán marcadas con los símbolos correspondientes. Estas zonas marcadas fuera de los símbolos de ciclabilidad aunque puedan considerarse por algunos deportistas transitables (bien intencionadamente o usadas por error) no se han considerado idóneas por ser muy irregulares, presencia de palos.....

Áreas ciclables fuera de caminos:

Existen tramos en los que los deportistas podrán seguir itinerarios fuera de caminos marcados con los símbolos 827-828-829-830 (color naranja). Son zonas de caminos poco marcados en el suelo y que por lo tanto pueden ser difíciles de detectar en el terreno, o zonas de prados marcados con el símbolo 401 (terreno abierto) donde existe una mejor ciclabilidad. En muchos casos es casi imperceptible la diferencia entre el área de prado y la zona ciclable, pero se recomienda atravesar estos prados por esas zonas ya que aunque no son visibles, si en ellas se cicla mejor por ser zonas de antiguos caminos o de paso de vehículos agrícolas y poseen mejor firme.



La existencia de diversos terrenos de prados así como la tala y realización de muchas tareas de desbroce y limpieza durante el verano ha hecho que existan multitud de zonas ciclables fuera de los caminos que podrán ser utilizadas por los participantes aumentando en gran medida las posibilidades de elecciones de ruta. Estas áreas ciclables se han representado con el símbolo 824: Terreno abierto ciclable. En alguna zona en la que se reduce la ciclabilidad especialmente **por la presencia de palos** se ha usado el símbolo 826



824: Terreno abierto **ciclable**



826: terreno descubierto con vegetación o árboles que dificulta la vegetación

Dada la posibilidad de que en algunas zonas por error se pierdan en algunas zonas de prado los trazados marcados en el mapa como ciclables estará permitido ciclar por todo el mapa, pensando más en errores de carrera que en “atajos”, ya que estas posibles trochas que realmente pudieran suponer estos atajos ya están marcadas. También existen áreas 401 muy ciclables pero que se ha decidido no marcarlas con el símbolo 824 (Terreno abierto ciclable), por tener excesivos palos o para mejorar la legibilidad del mapa para no solaparse con los símbolos 827 a 830.

	Muestra de área de mapa por la que discurrirá la prueba
Imágenes de algunas zonas del terreno	

Por último en la cartografía se ha buscado ser fiel al tipo de terreno, por lo que la lectura de los símbolos de vegetación como bosque, prado, cultivos e incluso viñedos puede ser un importante apoyo para el deportista. Existen zonas con helechos de gran altura, que en algunos casos incluso me piden la visibilidad, pero dado que no son bosques, hemos mantenido para estas zonas el símbolo 403 de terreno abierto basto.



Símbolo 414 viñedo



Símbolo 413 árboles frutales

Trazados:

Las tres pruebas clásicas en la modalidad de orientación, larga, media y sprint deben tener su trazado diferenciador, no solamente la distancia. La prueba sprint debe ser una prueba rápida y

frenética con continuas decisiones de ruta, una lectura de mapa intensa y cambios de ritmo y direcciones. Aunque tradicionalmente son los terrenos urbanos los que permiten cumplir estos requisitos, el terreno de monte elegido dada la gran variedad de zonas ciclables permite una carrera muy intensa en un terreno reducido, en la que unido a la escala 1:4000 cualquier pequeño despiste fácil que se pague con una penalización en el tiempo de carrera.

Otra característica de esta prueba es el cambio de las vías asfaltadas, prácticamente inexistentes, al terreno de monte. Las velocidades se reducen y el requisito de esfuerzo es mayor por lo que a pesar de ser una prueba de distancia corta, guardar fuerzas para el final, especialmente cuando la lectura del plano lo requiera puede ser importante.

DISTANCIAS Y DESNIVELES

Mapa: Escala 1:4000 Equidistancia 5m. Tamaño Mapa A4

RECORRIDO	CATEGORÍAS	DISTANCIA(km) Distancia lineal	BALIZAS	DESNIVEL
1*	E	4,1	15	105
2*	FE, M-20, M-40	3,8	14	80
3*	M-50, M-21, E BIKE	3,6	13	80
4	F-40, F-21, Absoluta parejas	2,9	9	75
5	F 50, M 60, M/ F 17	2,6	9	75
6	Promoción M/F 15	2,1	8	55

**Mapa impreso por las 2 caras*

SEGURIDAD:

En general el terreno no presenta especiales problemas de seguridad, salvo los inherentes a esta disciplina:

- **Adecuar la velocidad** al tipo de terreno: se ha intentado buscar que todos los recorridos vayan en los caminos por el mismo sentido, pero existirán una gran cantidad de cambios de direcciones, elecciones de ruta y la **posibilidad de encontrarse un deportista de frente** debe tenerse siempre presente (así como otros vehículos u personas ajenas a la prueba). Se deberá tener especial precaución en las sendas estrechas o en curvas y cruces sin visibilidad. Y no despistarse mucho mirando el mapa
- Los competidores coincidirán en la **zona de salida y llegada por una misma pista** ancha que permite el paso fácil de 2 o mas corredores. Aún así se **marcará con cinta sobre el suelo**, deberá circularse en esta zona por el carril de la derecha. Pasarse al otro carril será motivo de descalificarse.

- **Obstáculos:** en general son escasos, pero los hay, incluso en pistas muy ciclables. Como es normal en esta disciplina no despistarse. En algunas zonas ciclables fuera de caminos hay pequeños palos que quedaron después de pasar los tractores las cadenas, son pequeños y hemos intentado limpiar los que pudieran ser problemáticos, pero se deberá circular por estas zonas con precaución. Existe algún pequeño tronco en algún camino, pero a ras de suelo fácil de pasar por lo que no se ha marcado en el mapa. Solo se ha marcado con el símbolo de obstáculo un cortado que conecta dos áreas ciclables que resulta muy peligrosos intentarlo bajar montado.



- **Carreteras:** sólo se usarán pequeños tramos de carreteras asfaltadas. Concretamente dos zonas. En la zona de salida y llegada nos incorporaremos a una carretera asfaltada, con muy poca circulación, pero que es camino de Santiago, pudiendo existir peregrinos. Habrá en esta zona personal de la organización pero extremar la precaución al incorporarse.