

PRAŽSKÉ STŘEDISKO AOS

Novoroční ZPRAVODAJ

LEDEN 2003

Vážení a milí !

Je leden a to znamená, že je zde opět období přelomu dvou roků a je to i přelom dvou sezón našeho sportu. Minulý rok byl nelehký díky množství vody, která kolem nás protekla, ale seriály našich soutěží to nepostihlo, takže vše proběhlo tak, jako jiné rok, což ovšem neznamena, že by to pořadatele stálo méně úsilí než jindy. A patří jim za to díky nás všech účastníků.

Příprava letošního kalendáře především seriálu mistrovství republiky nebyla lehká, ale zdá se, že zkušení činovníci řídicího výboru a potenciální pořadatelé to zvládli a mistrovství 2003 proběhne v rozsahu, na který jsme v posledních letech zvyklí. A tak znovu se patří ocenit velkou snahu, která určitě povede k přípravě dobrých sportovních klání na všech úrovních.

Přeji Vám všem hodně zdraví, spokojenosti, sportovních úspěchů i úspěchů ve Vašem každodenním životě.

Milan Vlk

MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY
2002

Mistři České republiky 2002
Jaroslav HOLMAN – Ladislav POLÁČEK
Teplice nad Metují

1.

M. Kašpar-Fr. Sedláček
Plzeň

2.

J. Bureš-Vl. Dužík
Ostrava-střed

3.

Historická tabulka mistrů

1965	Vajda	1984	Ludvík-Šourek
1966	Hlaváček	1985	Ludvík-Šourek
1967	Jakubec	1986	Velan-Budík
1969	Kuzmín	1987	Kratochvíl-Kratochvíl
1970	Doležel	1988	Bublík-Kopeček
1971	Citta-Maršálek	1989	Sokol-Dužík
1972	Lejsek-Lejsek	1990	Velan-Budík
1973	Král	1991	Velan-Budík
1974	Kencl-Kenclová	1992	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1975	Rujbr-Jarušek	1993	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1976	Bartoněk-Hostinský	1994	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1977	Kencl-Kasalý	1995	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1978	Kencl-Kasalý	1996	Trtík-Sedloň
1979	Kencl-Kasalý	1997	Kašpar-Sedláček
1980	Kencl-Kasalý	1998	Trtík-Sedloň
1981	Strmiska-Strmisková	1999	Kašpar-Sedláček
1982	Zikmund-Vlk	2000	Štípek-Kalista
1983	Janečka-Dužík	2001	Štípek-Kalista

2002 Holman-Poláček

Umístění pražských posádek na Mistrovství ČR v roce 2002

Za Prahu jezdilo v roce 2002 devět posádek, na nejvyšší místa pražáci však nevystoupali. Úspěchem jsou však zcela jistě tři místa v první desítce (v závorce umístění v roce 2001): nejlépe z Prahy, a to na 5.místě skončili Schlindembuchovi (32), na 8.místě skončila posádka Černý-Radvan (6) a na 9. místě Pivoňka-Kuklík (12). Ve druhé desítce máme tři posádky: na 11.místě Šourek s Ludvíkem sen. (7), na 14.místě Rambousek s Ludvíkem jun. (24) a na 18.místě Zeiner s Virlem (22). Zbývající pražské posádky obsadily třetí desítku: 21.Vlk-Vlk (17), 25.Feřt-Feřtová (26), 29.Krupa-Kuthanová (20).

Přehled odjetých soutěží Mistrovství České republiky 2002

1. Praha – noc	AUTOTUR
2. Praha – den	AUTOTUR
3. Chlumec – noc	CHLUMECKÉ JARO
4. Roudnice – den	HOREJSEK CUP
5. Hlučín – noc	HLUČÍN
6. Hlučín – den	HLUČÍN
7. Jilemnice – noc	KRAKONOŠ
8. Hrubá Skála – den	ROVENSKO ZVONY
9. Pačejov – noc	VELKÁ CENA PNEUSERVISU DUCHEK & HAVEL
10. Pačejov – den	ARBO CUP

Umístění pražských posádek v první desítce jednotlivých soutěží M ČR 2002

1. Praha - noc:	2.Schlindembuchovi, 6.Černý-Radvan, 7.Vlk-Vlk, 10.Rambousek-Ludvík jun.
2. Praha - den:	1.Černý-Radvan , 6.Schlindembuchovi
3. Chlumec - noc:	3.Černý-Radvan, 6.Pivoňka-Kuklík
4. Roudnice - den:	2.Peteráč-Schlindembuch 6.Šourek-Ludvík, 10.Pivoňka-Kuklík
5. Hlučín - noc:	7.Pivoňka-Kuklík
6. Hlučín - den:	3.Pivoňka-Kuklík, 4.Rambousek-Ludvík jun., 9.Šourek-Ludvík sen.
7. Jilemnice - noc:	7.Černý-Radvan, 9.Pivoňka-Kuklík
8. Hrubá Skála - den:	2.Schlindembuchovi, 7.Šourek-Ludvík sen., 8.Rambousek-Ludvík jun., 9.Černý-Radvan
9. Pačejov - noc:	5.Šourek-Ludvík sen., 6.Černý-Radvan, 9.Lecjaks-Rambousek, 10.Pivoňka-Kuklík,
10. Pačejov -den:	2.Schlindembuchovi, 9.Pivoňka-Kuklík

Připravované soutěže Mistrovství ČR v roce 2003

V roce 2003 se pojede opět 10 soutěží (5 dvoukol):

1. a 2. kolo	11. - 12. dubna	Teplice nad Metují
3. a 4. kolo	16. - 17. května	Roudnice nad Labem
5. a 6. kolo	6. - 7. června	Horní Branná
7. a 8. kolo	12. - 13. září	Jindřichův Hradec/České Budějovice
9. a 10. kolo	27. - 28. září	Přerov

MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY v AOS 2002

kompletní výsledková listina (zápočet sedmi výsledků)

pořadí	posádka	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	body
1.	Holman - Poláček	4	2	4	1	5	2	1	1	2	3	345
2.	Kašpar - Sedláček	1	5	2	7	4	12	3	4	1	4	338
3.	Bureš - Dužík	18	8			1	1	4	5	4	1	333
4.	Štípek - Kalista	3	10	10	4	3	8	2	3	P	P	324
5.	Schlindenbuchovi	2	6	11	2	13	11	11	2	14	2	321
6.	Kupr - Kupr	5	13	5	3			6	13	3	7	315
7.	Trtík - Sedloň	9	7	1	8	10	5	8	6			313
8.	Černý - Radvan	6	1	3	14	14	19	7	9	6	13	312
9.	Pivoňka - Kuklík	P	P	6	10	7	3	9	11	10	9	303
10.	Klenák - Klenák	30	9	7	5	15	10	13	18	7	6	300
11.	Šourek - Ludvík Jaromír	P	P	12	6	21	9	14	7	5	11	293
12.	Ačai - Borovička	17	4	15	13	8	25	5	P	13	12	287
13.	Kotina - Zrubecký	12	3	8	18	23	16	19	15	8	10	285
14.	Rambousek - Ludvík Jiří	10	26	14	16	17	4	18	8	9	21	279
15.	Paulů - Paulů	19	14	24	15	12	15	P	P	11	5	266
16.	Koči - Horyna	8	18	9	11	18	13	25	17	P	P	263
17.	Vašátko - Mrštík	16	15	P	24			10	10	12	8	262
18.	Víř - Zeiner	11	16	13	21	16	27	26	16			238
19.	Rous - Rous	22	31	22	9	20	22	17	21	17	18	233
20.	Pém - Jiše	29	19	25	P	22	7	21	25	16	14	233
21.	Vlk - Vlk	7	20			24	24	23	19	21	15	228
22.	Starý - Špaček	20	22	26	22	26	21	22	12	15	20	225
23.	Hrubý - Czyž Radek	14	12	20	29	2	6					223
24.	Boudný - Boudný	15	23	18	19	27	20	P	14	D	25	223
25.	Feřt - Feřtová	23	21	19	20	28	26	15	31	25	16	218
26.	Wágner - Henner	32	27	23	25	6	14	20	24			218
27.	Vítek - Fuchs	25	25	16	31	11	29	28	26	20	19	215
28.	Csik - Schindler	21	11	30	28	19	23	12	30			213
29.	Krupa - Kuthanová	13	32	17	12					19	24	189
30.	Duffková - Hruška	27	28	31	32			16	22	22	23	188
31.	Janečka - Baron	24	30			9	18	D	20	23		182
32.	Braun - Braun	33	17	27	27	29	28			24	26	179
33.	Kozel - Šimánek			29	17			24	28	18	17	173
34.	Matonoha - Hyněš	34	34	33	23			29	27	26	22	163
35.	Bodický - Bodický	31	29	21	30	25	17					153
36.	Machálek - Krygler	28	33	28	26	P	P	27	23			141
37.	Czyž R. - Zbytovský	26	24	32	33	P	P	30	29			132

P - pořadatel, D - diskvalifikace

Zápis č. 5/02 z jednání komise jezdců AOS

1. Financování AOS v r. 2002: Peníze z Autoklubu ČR již došly na účet (po odečtení poplatků za pojištění soutěží mistrovství ČR). Peníze z ÚAMK došly na účet AMK Hlučín, na účet AMK Hrubá Skála peníze zatím nedošly- na ÚAMK nebyla pořadatelem dodána fotodokumentace. Bude dodána do 28.12.2002- zajistí Zd. Borovička a Zd. Šimánek následně prověří na ÚAMK, zda jsou splněny všechny podmínky pro převod peněz.
2. Komise schvaluje kalendář mistrovství ČR v AOS 2003 (včetně obsazení vedoucích tratí- VT a hlavních rozhodčích- HR):
11.-12. dubna- Teplice n. M. (VT noc Schindler, VT den Poláček, HR Sedloň)
16.-17. května- Roudnice n. L. (VT noc Pém, VT den Jíše, HR Kopeček)
06.-07. června- Horní Branná (VT noc Pivoňka, VT den Šourek, HR noc Ludvík, HR den Kuklík)
12.-13. září- Jindřichův Hradec+ České Budějovice (VT noc Hruška, VT den Kozel, HR Šimánek)
27.-28. září- Přerov (VT Dužík, HR Bureš)+ slavnostní vyhlášení celkových výsledků
3. Komise schválila registraci vlastní internetové stránky s adresou www.aos.cz. Registraci zajistí a správcem stránek bude Vlád'a Dužík. Předpokládané náklady- registrační poplatek cca 1600,- Kč+ roční poplatek cca 800,- Kč.
 4. *Vzhledem k tomu, že v Českém poháru 2002 došlo mezi prvními dvěma posádkami k rovnosti bodů a pravidla pro případ rovnosti bodů nejsou v tomto seriálu stanovena, komise použila pro stanovení pořadí pravidel pro M ČR. T.j. kritérium a) nerozhodlo (lepší součet umístění ze společně započítávaných soutěží) a dle kritéria b) (lepší umístění v jedné další nezapočítávané soutěži) zvítězila posádka Holman-Poláček před posádkou Černý- Radvan.*
5. Komise schvaluje prováděcí pokyny pro účastníky mistrovství ČR v AOS 2003, pokyny jsou přílohou tohoto zápisu.

Zasedání komise proběhlo dne 14.12.2002 v Jindřichově Hradci

Zapsal: Zdeněk Klenák

Omlouvám se všem čtenářům Zpravodaje, že dostávali jednotlivá čísla zejména v závěru roku se zpožděním a většími či menšími problémy. Zčásti to způsobila velká voda, pak několikanásobný kolaps hardisku a počítače, v neposlední řadě moje neschopnost a nešikovnost. Doufám, že v roce 2003 to bude lepší. Novoroční Zpravodaj vyjde do konce ledna.

Milan Vlček

*A jak viděl letošní seriál mistrovství republiky člen nejúspěšnější pražské posádky Petr Schlindenburg:
Po dlouhých šesti letech (naposledy v roce 1995) jsme v loňském roce opět absolvovali celý seriál M ČR v
AOS. Již tento fakt samotný mě nutí k pokusu o zhodnocení těchto deseti soutěží.*

DUBEN - Praha a směr ke Kladnu a jeho okolí

NOC (Šourek / Pivoňka): připomeňme velmi náročnou první a část druhé etapy až po Radošín, v Libuši byla velkou výhodou znalost prostředí a nutností pomocná mapa. Ta ale je pro posádky, které chtějí být na špici již samozřejmostí při každé soutěži. Navíc zde stačilo mít nové vydání plánu Prahy. Alespoň mně to tedy stačilo. Druhá polovina soutěže již byla výrazně jednodušší, přesto jsme v ní chybovali více, než v části první, a přes Unhošť jsme se dostali až do cíle u Kladna. Soutěž těžšího kalibru, která nám vždy vyhovuje.

DEN (Ludvík / Pivoňka): soutěž určitě lehčí než ta noční, ale určitě ne zase lehká. Snad právě proto a také za dne je přece jen lépe vidět než v noci, jsme některé mapové tvary posuzovali až příliš pečlivě. To nás stálo zbytečný čas a nikde jsme si zdoluhavým bádáním nepomohli. Jednoduché zadání ití skrývalo množství fint a pestrých kombinací. Velmi zdařile umístěný radar rozhodl o konečném pořadí a rozpoutal bouřlivou diskusi o používání antiradarů a jiných zařízení, sloužících k odhalení radaru před průjezdem kolem něj.

Soutěže byly nejen velmi dobře postaveny, ale také odfiltrované hlavním rozhodčím. Dobrá kontrola tratě před soutěží postaví při samotné soutěži HR jaksi bokem, není moc vidět, nemusí noc řešit. A to je určitě dobře. Ideální by byl stav, kdy HR při soutěži nikdo nehledá. Toho ale, zejména při těžších soutěžích, nelze prakticky dosáhnout.

KVĚTEN - v noci od Chlumce přes Ústí n.Labem až k Úštěku, ve dne od Úštěku až poblíž Roudnice

NOC (Vašátko / Mrštík): náročná první etapa a nelehký průjezd přes Ústí mně zůstalo v paměti. Potom mi už bylo dost blbě, ale něco si přece jen pamatuji. Připomenu nezvykle velké množství živých PK, množství reálných údajů v dlouhé řadě za sebou, jež mnoha posádkám úplně zablokovalo průjezd části vedoucí po Ústí n. Labem. Trochu zmatené pochopení co je a není mapová křižovatka stálo mnoho posádek spoustu času. Ve třetí etapě podstatná chyba při opuštění SM bez možnosti návratu při řešení dle řádů byla nesmírně drahá. Jinak se ujíždělo pořád vpřed a různé finty na nás čekali v každé vesničce.

DEN (Jiše / Kopeček): množství detailů a neexistujících mapových komunikací nám stěžovalo průjezd již od první etapy. Soutěž patřila opět mezi ty těžší, některé mapové finty bez pomocné mapy odhalit nešly. Bylo třeba dobře vědět, jak se má odjet správně zadaná podmínka. I když to zpočátku nevěděl ani HR, ale po upozornění byl průjezd správně opraven. Na množství zpevněných polních cest se autor vydováděl zejména ve druhé etapě. Bohužel v jednom místě s několikanásobným průjezdem mu mapová nepřesnost unikla a po dojezdu následovalo několik variant průjezdů. Nakonec bylo vše vyřešeno snad ke spokojenosti většiny. Tentokrát jsme mezi ní nebyli.

Dva různí pořadatelé, dvě různé soutěže, posádkám to nevadilo. Pro pořadající posádky je ovšem skoro nemožné zajet naplno to druhé kolo, které nepořádají. Přece jen myšlenka na vlastní soutěž určitě svazuje.

ČERVEN - Hlučín a okolí s přilehlou částí Ostravy

NOC - (Roman Czyž / Krygler): velmi náročná hned první pasáž po Hlučíně dala všem zabrat a dál už většina tušila, že noc bude zrádná nejen obtížností, ale i svou délkou. V některých místech jsme mapové finty odhalovali jen protože víme, že se to tam tak jezdí. Problémy způsobovalo mnohým zejména nepochopení částí zadání, jako např. podmínka ve druhé etapě. Množství živých PK, někdy i na velmi odlehlých místech daleko v polích, bylo jistě kladem soutěže. Celá třetí etapa po Ostravě působila problémy zejména těm, kteří zbytečně báдали v nepřesných mapových tvarech zejména nových dvouproudových komunikací. Patřil jsem do této skupiny.

DEN - (Machálek / Krygler): den začal už v podvečer první etapou. V podmínce zadaný mapový tvar "T" pochopili jen někteří (nepatřil jsem mezi ně) a celou nakreslenou vesnici o půl km jinde nepochopil nikdo (opět ani já). Zpočátku jsem si na trati počínal tak, že vše bylo pro mne nemapové, až mne nějakým nedopatřením Kačenka dovezla do již zmíněné nemapové vesnice, kde mně všechno najednou začalo sedět a tak jsem se v ní vyřádl a vzal všechny průjezdky, některé dokonce dvakrát. V závěru etapy mně už nevadilo vůbec nic, pochopil jsem, že v Hlučíně ani SM nemusí končit na křižovatce či jiném vyznač. místě. Další dvě denní etapy se vyznačovali množstvím reálných údajů, vložené ití, neexistenci mapových komunikací v kreslené mapové osnově. Mapová osnova vůbec byla mnohde na hranicích, co se ještě dá odjet a připočtu-li ke všemu ještě vše po Ostravě, nové dvouprúdové komunikace, vložáky na kruhových objezdech, byl někdy kumšt se udržet v samotné Ostravě, natož pak na trati. Tentokrát byl úspěšný ten, kdo nic moc nehledal, tral pouze místy lehce tečoval a směřoval stále k vytoužené ceduli s nápisem ČR.

ZÁŘÍ v noci Jilemnice - Vrchlabí a okolí, ve dne z Jilemnice přes Semily a Lomnici do Rovenska

NOC - (Boudný / Paulů): vcelku tradiční ití Jirky Boudného vždy s nějakou novou fintou přímo v Jilemnici, to abychom si nemysleli, že ji už známe dokonale. Jezdivá soutěž po okolí, mnohým posádkám již známém a přesto každý chybuje někde jinde a TB naskakují. Na až přílišnou znalost prostředí jsme v noci doplatili, neboť jsem místy nebyl moc pečlivý. Snad jen mapy by si zasloužili lepší čitelnost, to je vždy nejslabší článek v Jilemnici. Snad až Jirka bude dělat ití v počítači, budou mapy super.

DEN - (Borovička / Paulů): určitě soutěž těžší než v noci. Ale tak by to mělo být. Znalost řádů se vyplácí hned po startu, protože je nutné vědět, že ČR je bod. Stále je nutné pečlivě měřit a přitom také kombinovat, zapisovat si sudé a liché průjezdy, do toho správně přehodnocovat a nepodcenit práci s mapou. I ve sježděných Semilech jedeme "novými ulicemi" a hledáme pro nás dosud neznámou mapovou komunikaci. Mimo města je ití velmi jezdivý, ve městech místy hezká kombinace. Všeho bylo v ití tak akorát.

Poznámka: Rozhodcovský debut v mistráku si prožil Mirek Paulů. Zhostil se svého úkolu velmi dobře a snad jen přehlédnutí mapové nepřesnosti ve třetí etapě stálo dost posádek čas. Ale protože po asi 8 km nebyla zvolená komunikace průjezdná, bylo jasné, jak se má jet dál. Vrátil se a zvolit tu druhou možnost. Buďme tedy rádi, že se někdo další uvolil aktivně se podílet na pořádání mistráků, protože určitě je jen otázkou času, než Mirek mistrák také sám postaví.

ŘÍJEN - Pačejov - Olšany a vše mezi Nepomukem a Horažďovicemi

NOC - (Kalista / Kočí): první etapa hodně jezdivá, místy po silně zablácených cestách, nás zavedla až k Nepomuku. V jednom plánu zadaná podmínka s mosty byla některými posádkami ne úplně správně pochopena. Čeština nám někdy předvádí své nevídané variace. Druhá etapa s netypickou podmínkou "za přechodem" ... vedla téměř celá po Nepomuku a já v ní zkazil snad vše, co se dalo. A to se ani nevymlouvám, že mi bylo zase blbě. Takže tu pravou radost jsem měl až z etapy třetí, která vedla stále vpřed, byla naprosto jasná, včetně zadaného vloženého ití za začátkem. obce jeď P, jenže zadání slovní, tedy jedu ití v tomto případě i po mapě vlevo a teprve při první reálné možnosti jedu pravá. Opět se vyplatila znalost řádů.

DEN - (Kalista / Kočí): snad s výjimkou malé části třetí etapy byl velmi náročný, obtížnost dobře rozdělená vždy do celé etapy, náročné na mapařinu, sledování detailů, podmínek a vložené ití. Některou vesnicí mapařský průjezd, jinde vymyslet kombinaci, na zač. druhé etapy ježdění po nezpevněné odstavné ploše vedle hlavní, kde nepřízeň počasí způsobila špatnou čitelnost tvarů šipkového ití. Jinak to bylo ale vymyšlený! Perfektní! Hezká pasáž někde v lesích za Horažďovicema před koncem druhé etapy, úzké lesní cesty, zřejmě bývalý vojenský prostor a opět musel být navigátor stále ve střehu. Zajímavý lísteček od PK, který byl sice stejný, ať jsem jel druhou či třetí etapou, ale jiné bylo zadání platné pro průjezd druhou či třetí etapou. Tato denní soutěž svou vyvážeností, obtížností a potřebnou kombinací nám dala rychle zapomenout na (pro nás) nevydařenou noc.

Následoval velmi hezký závěrečný večer. Množství cen pro tyto dvě soutěže od mnoha sponzorů jistě uspokojilo všechny, kteří se do hodnocených míst vešli. Poté proběhlo vyhlášení celého seriálu ozdobené množstvím hodnotných cen pro celkové pořadí díky mladému Rousovi a sponzorovi Philips.

ZÁVĚR

V uplynulém ročníku jsme odjeli osm velmi zdařilých soutěží, ze kterých bych vyzvedl den v Pačejově jako nejlepší soutěž letošního seriálu. Je to ovšem hodnocení pouze mé, soukromé, člověka, který zná a respektuje dodržování řádů, má rád soutěže těžké jak mapařsky tak i kombinačně a to vše i za cenu, že se na těžké soutěži vyskytne chyba, které se pak následně vyřeší změnou průjezdu. A na druhém konci pomyslného žebříčku jsou dvě soutěže v Hlučíně. Pořadatelů je mi sice trochu líto, protože jistě přípravě soutěže obětovali hodně času a sehnali množství PK na trať. Co je to však platné, když hlavní dojem ze soutěže dělá dobrý ití. A ten v Hlučíně chyběl. Vidím dvě příčiny. Za prvé si hlavní aktéři ani po dvou letech platnosti nových řádů neudělali čas, aby si je důkladně přečetli. Jejich neznalost, zejména při přehodnocování průjezdů, byla zcela zřejmá. Za druhé by bývalo velmi dobré, kdyby se alespoň pokusili najít někoho odjinud, jež by při kontrolním průjezdu nebyl zatížen znalostí domácího prostředí a který by měl asi trochu jiné myšlení, než ostatní hlučínské posádky a dokázal by je upozornit i na principiální nedostatky v ití. Snad někdy příště.

Mé hodnocení můžete brát samozřejmě s rezervou, jistě se dočtete i hodnocení seriálu od kvalifikovanějších pravidelných přispěvatelů, zejména asi Zpravodajem protěžovaného přispěvatele K.K., který je u všeho a má zaručené zprávy. Někdy však jeho přílišná láska k pěnívému moku hned po soutěži způsobí, že má o soutěži značně zkreslený dojem. Tedy jeho příspěvky samozřejmě čtete, ale moc jim nevěřte.

Nejen to Vám po celý rok 2003 přeje Kateřina s Petrem

MISTROVSTVÍ ČR DRUŽSTEV **2002**

Mistrovství ČR družstev se odjelo v rámci soutěže Pretiox v Přerově. Soutěže se zúčastnily i družstva z Polské republiky a Slovenska.

Družstvo	Členové družstva
1. AOS KLUB Praha	Pivoňka, Kuklík, Šourek, Ludvík sen., Rambousek, Ludvík jun.
2. SEVERNÍ ČECHY	Klenák sen., Klenák jun., Mrštík, Vašátko, Jíše, Pém
3. VÝCHODNÍ ČECHY	Holman, Poláček, Schindler, Sedloň, Černý, Radvan

Mistrovství ČR družstev 2003 se pojede v rámci závěrečného kola Českého poháru v Jindřichově Hradci.

ČESKÝ POHÁR 2002

Vítězové Českého poháru 2002

Jaroslav HOLMAN-Ladislav POLÁČEK
Teplice nad Metují

1.

P. Černý-B. Radvan
AMK Praha3-Žižkov

2.

I. Šourek-J. Ludvík sen.
AOS Praha

3.

Umístění pražských posádek na stupních vítězů pohárových soutěží v roce 2002

- Zimní Hrubá Skála: 1.Černý-Radvan
- Total Cup Praha (noc): 2.Pivoňka-Kuklík, 3.Šourek-Ludvík sen.
- Total Cup Praha (den): 3.Černý-Radvan
- Lanškroun (noc): 1.Černý-Radvan
- Lanškroun (den): 1.Černý-Radvan
- Cena města Plzeň (den): 3.Černý-Radvan
- Pretiox Přešov (den): 1.Šourek-Ludvík sen.
- Žatec (noc): 3.Černý-Radvan
- Žatec (den): 1.Černý-Radvan
- Krajem kalicha-Tábor (noc): 1.Šourek-Ludvík sen., 3.Vlk-Vlk
- České Budějovice: 2.Šourek-Ludvík sen., 3.Černý-Radvan
- Jindřichohradecký Kapr 1.Černý-Radvan, 2.Rambousek-Ludvík jun.

Přehled soutěží Poháru ČR v roce 2002

- | | |
|--|---------------------------|
| 1.Zimní Hrubá Skála | 8.Pretiox Přešov (noc) |
| 2.Total Cup Praha (noc) | 9.Pretiox Přešov (den) |
| 3.Total cup Praha (den) | 10.Žatec (noc) |
| 4.O pohár piv. Primátor- Lanškroun (den) | 11.Žatec (den) |
| 5.O pohár piv. Primátor- Lanškroun (noc) | 12.Krajem kalicha - Tábor |
| 6.Cena města Plzně (noc) | 13.České Budějovice |
| 7.Cena města Plzně (den) | 14.Jindřichohradecký Kapr |

41.	417	Fabiánková - Preclíková	Ústí nad Orlicí			14	17									31
42.	35	Matonoha - Hyneš	AMK SHD Most	17				15								30
43.	412	Dvořáková - Dvořák	Černá Hora			22	11									29
44.	419	Koníř - Koníř	Radvanice			18	15									29
45.	421	Kazda - Pelantová	Praha 1			17	16									29
46.	768	Čejka - Čejka	Brno			25	14			29	29					27
47.	425	Havlíček - Rosol	Slušovice			9	27									26
48.	75	Sobota - Prokopec	I					19	18							25
	77	Ševčík - Pechmanová	I					18	19							25
50.	404	Roubal - Roubal	Hradec Králové			21	18									23
51.	31	Bodický - Bodický	Místní AMK Vyškov							19	20					23
52.	13	Boudný - Boudný	AK Krakonoš Jilemnice	9												22
	167	Pigl - Piglová	Žatec									9				22
54.	766	Vašík - Nováček	SM							23	17					22
55.	32	Schlindenbuchovi	AK Modřany	10												21
	168	Marek - Vít	Žatec									10				21
57.	80	Šiška - Šiška	ZČ					21	20							21
	414	Ždimera - Fišerová	Praha 6			20	21									21
59.	150	Kozlík - Kozlík	JČ											11		20
	380	Zakouřil - Matoušková	AMK Hrubá Skála	11												20
61.	423	Horáčková - Hofáček	Praha 5			16	26									20
62.	770	Matura - Strapina	Horákov			23	19									20
63.	40	Janečka - Baron	AMK Vltkov							20	24					18
64.	74	Kadera - Pavlíček	I					22	22							18
65.	302	Liška jun. - Česáková	Pišeň							16						15
	365	Čermák - Roudnický	VČ	16												15
67.	410	Rudolf - Opava	Praha 6			19	30									13
68.	701	Tisar - Fojt	Břeclav			24	25									13
	798	Šonský - Chudárek	SM							24	25					13
70.	359	Čermák ml. - Marek	VČ	19												12
71.	764	Šodková - Šodek	SM							28	22					12
72.	388	Šimůnek - Paldus	VČ	20												11
	338	Novák - Vizi	Praha											20		11
74.	202	Vodička - Vondráček	VČ	21												10
	112	Dvorský - Dvorský	JČ											21		10
76.	426	Vojří - Jakubec	Praha 2				22									9
	384	Mráz - Hruška	České Budějovice											22		9
78.	799	Jemelka - Jemelka	SM							26	27					9
79.	407	Hanáková - Moravcová	Dubňany				23									8
80.	772	Dressler - Doležal	Tvarožná			26	28									8
81.	383	Rytíř - Celjak	České Budějovice											24		7
82.	702	Létal - Tkadlec	Břeclav				24									7
83.	34	Czyž Rom. - Zbytovský	AMK Hlučín							27	28					7

84.	382	Gottwaldová - Gottwald	JČ																	25	6
85.	385	Hubatková - Čáp	JČ																	26	5
86.	408	Ježek - Stolin	Velká Jesenice						27												4
	381	Kozel - Druzka	České Budějovice																	27	4
88.	402	Pavlíček - Kudláčková	Kladno						28												3
	330	Hmčič - Danková	JČ																	28	3
90.	401	Degenová -Gmiaková	Praha 9						29												2
	703	Zedník - Šiler	Moravský Krumlov						29												2
	387	Králíček - Gacala	JČ																	29	2
93.	415	Kochman - Znojemský	Praha 10						30												1
	119	Žák - Bejda	JČ																	30	1

Připravované soutěže Českého poháru 2003

22.únor	Zimní Hrubá Skála
4.-5.duben	Žatec
25.-26.duben	Praha
30.-31.května	Jilemnice
19.-20.září	Plzeň
18.říjen	Tábor
13.prosinec	Jindřichův Hradec

INFORMACE

Ve Zpravodaji jste se ještě mohli dočíst o účasti pražské posádky na soutěži v Maďarsku, kde skončila bez výraznějšího úspěchu, účasti pražských posádek na velmi pěkném seriálu Mistrovství Žatecka i o pražských jízdách zručnosti. Tyto příspěvky už zabraly pouze malou část prostoru, proto se o nich znovu v tomto novoročním vydání nezmiňuji.

V samém závěru musím, jako ostatně každoročně, konstatovat, že získávat další příspěvky do Zpravodaje je čím dál obtížnější, takže je nutno ocenit snahu a s tím spojenou námahu všech, kteří Zpravodaje obohacují. Konkrétně tedy děkuji (řazeno podle abecedy): Petrovi Černému, Karlovi Kuklíkovi, Mirkovi Ludvíkovi, mě, Honzovi Rambouskovi, Petrovi Schlindenbuchovi a Zdeňkovi Šimánkovi. Doufám, že oni, kteří patří k základním oporám tohoto plátku, letos občas zase něco zplodí a pošlou. A věřím, že i někdo z Vás ostatních bude štedřejší a občas něco napíše. Já zase na oplátku slibuji, že se poučím z loňských chyb a polepším se s vydáváním letošního Zpravodaje.

Na začátku tohoto roku mne napadlo se podívat do „archivu“. A šokovalo mne zjištění, že první Zpravodaj vyšel v lednu 1984. Toto číslo tedy začíná neuvěřitelný 20. ročník, skoro se mi zdá, že by to mohla být taková pěkná tečka. Přesto vás všechny žádám, abyste mi napsali, zda je tento způsob informování poplatný této internetové době, čím by mohl být Zpravodaj oživen, co vám tam chybí, co je v něm zbytečného. Děkuji.

Vaše příspěvky očekávám nebo na e-mailových adresách:

Milan.Vlk@getronics.com nebo **Milda.Vlk@volny.cz**

případně i na poštovní adrese: Milan Vlk, Poděšťova 76, 156 00 Praha-Zbraslav.

Milan Vlk

**KALENDÁŘ
2003**

ÚNOR	22.února	Zimní Hrubá Skála	1.kolo ČP
DUBEN	4.-5.duben	Žatec	2.a 3.kolo ČP, 1.kolo Mistr. Žatecka
	11.-12.dubna	Teplice nad Metují	1.a 2. kolo M ČR
	19.duben	Roudnice	2.kolo Mistr. Žatecka, 1.kolo Mistr. Podřipska
	25. -26. duben	Praha	4.a 5. kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
KVĚTEN	16.-17.květen	Roudnice	3.a 4. kolo M ČR
	24.května	Most	3.kolo Mistr. Žatecka, 2.kolo Mistr. Podřipska
	30. - 31.květen	Jilemnice	6.a 7.kolo ČP
ČERVEN	6.-7.červen	Horní Branná	5.a 6.kolo M ČR
	21. červen	Roudnice	3.kolo Mistr. Podřipska
ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mist. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Pízeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a10.kolo M ČR
ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska
PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev

ZPRAVODAJ

ÚNOR-BŘEZEN 2003

Než jsme se v novém roce stačili rozkoukat, už máme čtvrtinu za sebou. Z hlubokého zimního spánku se nejdříve probudil Kája Kuklík s reakcí na Novoroční Zpravodaj“

Trochu mne zarazil závěr komentáře nějakého Petra z Prahy, Lučan a Modřan. Co to o mě trousí za fámy? Jakej protežovanéj dopisovatel? Jakej pěnivej mok má asi na mysli? Já o něm taky nešířím, že asi kouří trávu a proto mu to najednou tak dobře jde! Vždycky jezdil na chvostě a najednou je v desítce a dokonce před náma! Ať se podívá, jak dopadl Enge! A na pivu jsem závislej od té doby, co nás sestřelili v Žirovnici ze silnice a navíc od té doby mám tik a noční pomočování. Bez piva bych si na soutěži, kde startuje i on, nemohl strachy ani sednout do auta.

Čau *KK*

A také Rambo:

Ke Zpravodaji obecně. Myslím, že by si zasloužil pokračování v elektronické podobě umístěné na www stránkách co se připravují. Jednou měsíčně by se asi dala vytisknout verze pro nepřipojené. A to byly jediné dvě reakce na Novoroční Zpravodaj.

K Rambově připomínce: možná časem najdete Zpravodaj na stránkách AMK Praha-Žižkov, kde se ho snaží umístit Jirka Skalník. Pokud se to podaří, budu Vás informovat.

A to už se blížilo zahájení letošní sezóny soutěží, a tak bylo potřeba zbrojit:

V rámci sbližování národů mám v rodině americkou studentku. Slalomy v Milovicích si již zkusila a teď chce vidět AOS, i když jenom ze zadního sedadla, protože se stolovkou Vládi Dužíka si zatím nějak nemůže moc poradit. Byl bych rád, pokud by mohla vidět jak vypadá jízda vítězné posádky. Domnívám se, že pokud každá posádka v etapě nabere tak 1500 TB, mohlo by to stačit na naše vítězství. Pokud ne doufám, že se dotyčný přihlásí sám o body na radaru. Jestliže bude nějaká posádka tak chamtivá, že bude chtít vyhrát sama, (čemuž nevěřím) prosím, aby mi to sdělila před startem a studentku jim předám do auta. Podmínkou pochopitelně je, že budete celou soutěž vysvětlovat proč jedete doleva, když na značce byl zákaz odbočení doleva apod. Asociace pro mezikulturní porozumění Vám mými ústy děkuji.

Rambo

A v zápětí následovala reakce:

Ahoj, píšu diskrétně jen Tobě: mitfáru máš dobrého, koluje v něm mistrovská krev. Při pohledu na výsledky z Kapra by možná stačilo, kdybys místo americké slečny seděl vzadu Ty! Zvlášť poté, co má natrénováno ze slalomů. To opravdu čekáš, že na zručnostech dokážeš 1500 TB?

Tvůj kamarád Mirek

ZIMNÍ HRUBÁ SKÁLA

22. únor
Radvánovice

Požádal jsem několik účastníků o názor (v pěti větách) na úvodní soutěž sezóny. Karel Kuklík svými vyžádanými pěti obsáhlými větami mne zbavil povinnosti o ZHS něco napsat:

Ahoj, posílám Ti, co jsem neslíbil. Jinak bych na soutěži dával větší pozor, abych měl o čem psát. Třeba o tom, že jsem ve druhé etapě nenapsal do výkazu dvě poslední průjezdky a to nás naštěstí posunulo jen o místo za Šilenbucha.

O ZHS 2003 V PĚTI VĚTÁCH:

1. Šéfredaktor Zpravodaje, pan Milan Vlk, mne požádal, abych stručně, maximálně však v pěti větách poreferoval o prvním kole Českého poháru v AOS – Zimní Hrubé Skále 2003, s účastí téměř celé současné špičky startovního pole mistráku a množstvím beztlídnicích posádek, která se jela v sobotu 22. února jako třítapová denní soutěž o celkové délce 82 kilometrů, přičemž na každou etapu bylo 60 minut – čas nastavený citlivě i s ohledem na eventuální problémy s průjezdností komunikací – to vše ve známém a sježděném terénu, se startem v Semilech (po přejímce na parkovišti před nákupním centrem proběhla mezi garážemi zčásti na ledu Jízda zručnosti), kde se také odjela téměř celá první etapa a dále druhou etapou přes Chuchelnou, Veselou do Rovenska pod Troskami a třetí etapou podél silnice Turnov – Jičín do již tradičního cíle v hospodě v Radvánovicích.
2. Soutěž se jela podle kvalitního, místy citlivě upraveného mapového podkladu v M25 (autor si s mapou opravdu pohrál) a spolu s itineráři, v nichž bylo přiměřeně podmínek a vložáků na etapu, nedal spolu s hlavním rozhodčím soutěžícím posádkám žádný důvod k posoutěžním dohadům a připomínkám k řešení průjezdu.
3. Vyhlášení výsledků proběhlo v sále Radvánovické hospody, nutno však poznamenat, že některé předem favorizované posádky ze severní Moravy a zvláště pak z Prahy (to musela ta Rambova Američanka koukat, že?) neunesly tíhu drtivé porážky a odjely si hned po nepříliš povedeném obědě lízat rány.
4. Mile překvapila na jiných soutěžích zřídka vidaná účast řady beztlídnicích posádek i množství jedničkářů, pro které se stává ZHS jedinečnou šancí na rozjetí před prvními koly mistráku.
5. Po zakončení soutěže následovalo ještě školení pořadatelů mistrovských a pohárových soutěží podle pokynů, které na letošní sezonu pro stavitele a rozhodčí vydala Komise a zdařilou soutěž zakončil večerní bál.

Karel Kuklík

6. Pokud to chceš zestručnit, tak: 22.2. ZHS, tři etapy. Bez problémů. Rambo umí kulový. Hodně posádek. Bylo školení.

KK

Z výsledků: **1. Holman-Poláček**, 2. Schlindenbuchovi, 3. Pivoňka-Kuklík,
4. Černý Radvan, 8. Šourek-Ludvík, 13. Zeiner-Vírl, 15. Vlk-Vlk,
20. Rambousek-Ludvík ml. (včetně posily ze Států), 24. Fejt-Fejtová

A ještě dvě další stručná hodnocení:

Soutěž se mi líbila na rozjetí na začátku sezóny. Po analýze chyb jsme zjistili, že skoro všechno byly mapařiny, i když jsme jich dost odchytili. Je vidět, že tam bylo dost mapařiny na drobné odlišnosti reálu a mapy, ale u snad poslední orientované křižovatky byl sever o asi 20 stupňů jinak - to snad není drobnost.

Lída Fejtová

Zdařilá soutěž pro začátek sezóny. Obtížnost průměrná, jezdivé, místy trochu kombinace i mapařiny. Ve třetí etapě již chyběly nápady. Časy v první a druhé etapě akorát, ve třetí bylo času moc. Příští ročník doporučuji začít stavět právě od třetí etapy a bude to bezva.

Petr Schlindenbuch

Aktuálně těsně před uzávěrkou:

V Žatci se odjelo dvoukolo Českého poháru. V noční soutěži zvítězil Černý s Radvanem před Štípkem s Kalistou a Zdrůbeckým s Kotinou. Ve dne byli první Paulů-Paulů, před posádkou Zdrůbecký-Kotina a Horyna-Kočí. V průběžném pořadí po 3. kole jsou na 1. místě Černý s Radvanem.

Více o tomto dvoukole i o dalších dubnových soutěžích v dalším Zpravodaji.

**KALENDÁŘ
2003**

DUBEN	4.-5.duben	Žatec	2.a 3.kolo ČP, 1.kolo Mistr. Žatecka
	11.-12.dubna	Teplice nad Metují	1.a 2. kolo M ČR
	19.duben	Roudnice	2.kolo Mistr. Žatecka, 1.kolo Mistr. Podřipska
	25. -26. duben	Praha	4.a 5. kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
KVĚTEN	16.-17.květen	Roudnice	3.a 4. kolo M ČR
	24.května	Most	3.kolo Mistr. Žatecka, 2.kolo Mistr. Podřipska
	30. - 31.květen	Jilemnice	6.a 7.kolo ČP
ČERVEN	6.-7.červen	Horní Branná	5.a 6.kolo M ČR
	21. červen	Roudnice	3.kolo Mistr. Podřipska
ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Plzeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a 10.kolo M ČR
ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska
PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev

Zápis z jednání komise Svazu AOS č. 1/03

1. Komise schválila tyto dokumenty:
 - propozice Malého českého a moravského poháru (MČP a MMP)- příloha č. 1
 - pokyny pro stavitele MČP a MMP- příloha č. 2
 - pokyny pro stavitele MČR a Českého poháru- příloha č. 3
 - finance Svazu AOS 2002 (byly zveřejněny v příloze Ročenky 2002)
 - prováděcí pokyny pro Český a Moravský pohár včetně kalendářů (příloha č. 4)

2. Komise schválila zaregistrování oficiální internetové adresy Svazu AOS www.aoscz.info. Veškeré adresy obsahující pouze slovo „aos“ jsou obsazené (se všemi dostupnými příponami.). Registraci a zprovoznění zajistí Vláďa Dužík. Jedná se pouze o změnu adresy stávající stránky www.volny.cz/aosmorava, správcem nadále zůstává Dužík.

3. Podmínky pro přidělování (získávání) II. výkonnostní třídy:

II. VT získávají:

a) posádky, které sestoupily z MČR případně se udržely v MČR, ale nepřihlásily se do dalšího ročníku

b) jakákoliv posádka, která o získání II. VT projeví zájem

II. VT se získává na dobu jednoho roku a evidence držitelů II. VT bude zveřejněna na internetu.

Poplatek za získání licence se neplatí, platí se pouze poplatek za vystavení licence ve výši

100,- Kč za osobu. Ponecháváme na libovůli posádky zda si licenci nechá vystavit či nikoliv- nic to však nemění na faktu, že posádka je držitelem II. VT. Licence vystavuje pro oblast Čechy Svaz AOS (Pivoňka), pro oblast Morava AMK Hlučín. Tato pravidla jsou stanovena zejména s ohledem na MČP a MMP.

Komise odsouhlasila změnu propozic pro MČP a MMP v čl. 3.3- vítězové MČP a MMP nezískávají automaticky pro rok 2004 II. VT. Jedná se o první ročník (zkušební) a nebudeme tedy vítěze nutit k získání II. VT.

4. Systém přidělování startovních čísel:

1- 45 mistrovství ČR

51- 75 mistrovství ZPM

76- 100 držitelé II. VT

101 a výše posádky bez výkonnostní třídy

Veškerá startovní čísla budou zveřejněna na internetu a postupně doplňována na základě účasti posádek v jednotlivých soutěžích. Do systému přidělování čísel pro posádky se může zapojit i každý pořadatel pořádající seriály na regionální úrovni. Je bezpodmínečně nutné, aby každý pořadatel po soutěži zaslal správci www stránek aktualizovanou startovní listinu. Na internetu budou zveřejněny tyto údaje: startovní číslo, jména soutěžících a klub (příp. místo bydliště, nejsou-li členem klubu). Ostatní údaje t.j. přesnou adresu bydliště a e-mailovou adresu bude mít k dispozici pouze správce stránek a komise Svazu AOS.

5. Zakazuje se používání veškerých radiových a telefonních dorozumívacích prostředků

(telefony, vysílačky apod.) mezi posádkami během soutěže (od odstartování prvního po dojetí posledního).

Dále se zakazuje používání veškerých zařízení, která identifikují případně ruší nebo znemožňují měření maximální povolené rychlosti posádek během soutěže. Veškerá uvedená zařízení nesmějí být během soutěže zapnuta a zároveň je posádka musí uschovat tak, aby nebyla při případné kontrole ve vozidle viditelná.

Porušení tohoto zákazu trestá hlavní rozhodčí dle Řádů AOS. Každý pořadatel je povinen zveřejnit tento zákaz v propozicích soutěže.

6. Dne 22.2.2003 proběhlo v Hrubé Skále školení pořadatelů MČR a ČP dle pokynů pro stavitele a hlavní rozhodčí pro rok 2003. Nepřítomní pořadatelé budou s „pokyny“ seznámeni písemnou formou (viz příloha č. 3).

7. Komise schvaluje obsazení stavitelů a hl. rozhodčích Českých pohárů:

Žatec- trať- Matonoha (noc), Stulík (den), HR- Kopeček

Praha- trať- Ludvík (noc), Kuklík (den), HR- Pivoňka (noc), Šourek (den)

Jilemnice- trať Boudný jr. (noc), Paulů (den), HR- Schlindenbuch

Pízeň- trať- Sedláček, HR- Kašpar

Tábor- trať- Holas, HR- Kočí

J. Hradec- trať- Hruška, HR- Duffková

8. Komise odsouhlasila změnu v prováděcích pokynech MČR pro rok 2003 v odstavci 6 b)- náhradník může startovat v MČR i bez VT- maximálně však ve čtyřech kolech.

V Hrubé Skále dne 22. února 2003

Zapsal Zdeněk Klenák

ZPRAVODAJ

DUBEN 2003

ŽATEC

2. a 3. kolo ČP
4. a 5. dubna

Mladé aktivní místo na mapě AOS. V krátké době si pořadatelé vybudovali dobré jméno, proto překvapila malá účast na startu – poslední možnost tréninku před prvním mistrákem. Dvě noční a dvě denní etapy – jedna dokonce šedesátikilometrová – byly zpestřeny řadou pěkných špeků, jen v poslední denní etapě bylo na můj vkus příliš málo

mapových cest v mapě. Měl jsem dojem, jakoby na ni zapůsobilo úmyslné rozostření soustavy GPS vzhledem k bojům v Iráku. Množství průjezdek bylo zárukou, že žádná chyba nezůstane nepotrestána, často velmi bohatě. Při nočním výjezdu z města jsme měli dvě průjezdky: 22 a 55. Zavtipkoval jsem, že nám chybí 11, 33 a 44. Skutečnost byla ještě horší: chyběly čtyři a 22 byla navíc! Na Karla to ale i tak bohatě stačilo. Nemohu nepochválit i centrum soutěže: kuchař je opravdu mistrem ve svém oboru, jen personál by kolem sebe potřeboval čilejší.

Z výsledků noční soutěže: **1.Černý-Radvan**, 2.Štípek-Kalista, 3.Zdrůbecký-Kotina, 6.Šourek-Ludvík,
7.Horyna-Kočí, 11.Šimánek-Kozel, 12.Pivoňka-Kuklík, 14.Feřtovi

Z výsledků denní soutěže: **1.Paulů-Paulů**, 2.Zdrůbecký-Kotina, 3.Horyna-Kočí, 4.Šimánek-Kozel, 8.Černý-Radvan, 10.Šourek-Ludvík, 13.Feřt-Feřtová, 14.Vlk-Vlk, 15.Pivoňka-Kuklík

Mirek Ludvík

11. ročník „Jarních jízd zručnosti“ o putovní pohár BESIPu neděle 6. dubna 2003

Vše tradiční: neděle dopoledne po víkendové soutěži (Žatec), přes relativně pozdní dubnový termín opět několik vánic, trochu slunce a hodně letadel. Účast proto slabší, všichni si zajeli i velké finále. Poprvé bez jednoho z tradičních sponzorů (Philips

s námi vydržel 10 jarních i 10 podzimních akcí). Přesto ceny pro všechny. Výsledky: **1.Josef Pivoňka**, 2.Daniel Vizi, 3.Petr Černý, 4.Jiří Skalník, 5.Jiří Ludvík, 6.Jiří Mladič, 7.Eva Kleinová, 8.Aleš Janků, 9.Břetislav Šindelář, 10.Jan Soukup, 11.Alois Janků, 12.Jan Pivoňka, 13.Miroslav Zdrubecký, 14.Martin Fabián, 15.Jitka Kyslíková

Mirek Ludvík

P – TRANSPORT CUP

1.kolo M ČR

11.dubna

SPAR – MÁŠOVÁ CUP

2.kolo M ČR

12.dubna

Poř.: AUTO KLUB ŠKODA
Teplice nad Metují

Úvodní dvě kola Mistrovství České republiky 2003 odstartoval AMK Teplice nad Metují v poněkud netradičním prostoru okolí dvou východočeských metropolí Pardubic a Hradce Králové. 1. kolo stavěl Franta Schindler, 2. kolo Láďa Poláček pod bedlivým a starostlivým dozorem Pepy Sedloně.

P-TRANSPORT CUP (noc) Nočnímu startu předcházela JZ, po které následovala asi hodinová vynucená pauza, která posunula celou noční část do pozdních nočních hodin. Celá první etapa s výjimkou cílové ČK se odehrávala v Pardubicích a dala se rozdělit na tři samostatné celky.

Prostor v okolí kóty 214, z hlediska obtížnosti krásně na rozjetí, další část v prostoru okolí bodu A, částečně podle plánu M25, ale zdaleka ne tak jednoduchá díky dopravnímu značení a několika šipkám v mapových podkladech, doplněná kumulovaným VI (4. světelná křižovatka). Základem správného projetí poslední části v okolí bodu B bylo projetí chlupaté čáry a pak již nic nebránilo dojezdu do ČK2. Druhá etapa jak z hlediska itinerářů, tak i průjezdů byla výrazně jednodušší. Naopak třetí a závěrečná etapa noci z hlediska itinerářů na pohled jednoduchá ale příjezd do Hradce Králové a následný dojezd do plánu M25 (zejména reálná dejka s následnou světelnou křižovatkou) způsobila hodně posádkám komplikace. Samotný plánek pak ve svém průjezdu obsahoval tolik PK, že tato část výrazně ovlivnila bodové přiděly v celé soutěži. Itineráře s jednou podmínkou a několika VI byly dobře a přehledně zpracovány. Mapové podklady tvořila černobílá okresová mapa M50, velmi dobře čitelná, doplněná plánu M25. Průjezdní časy byly nasazeny velmi rozumně a i když 18 posádek dokázalo zajet jednu z etap v čistém čase, neznehodnotilo to celkové výsledky. Obtížnost etap se výrazně lišila ve vzestupném pořadí 2., 1. a 3. etapa. Výběr komunikací vzhledem k jejich povrchu velmi dobrý. Délka třech nočních etap byla 124 km a byla ozdobena 62 PK (23/16/23). Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptýl v bodových přidělech absolutně (jednotlivé etapy nebyly mezi sebou vyváženy), mezi vítězem a posledním 227 TB proti 4535 TB (podíl 0,050).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,0
umělecký dojem - 5,2

SPAR MÁŠLOVÁ CUP (den) Po dobrém, leč krátkém nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy v severním směru od Hradce Králové. Se změnou autora se zlepšila grafická úprava itinerářů (což nebylo podstatné), přibýlo však hodně krásné mapařiny, což už za zmínku rozhodně stojí. Celá denní soutěž byla o poznání „jetelnější“ (s dovolením použito výrazu hlavního rozhodčího) s celou řadou hezkých mapových průjezdů a kombinací. Celá první etapa se odjela na 12 políček v iti. Druhá etapa ve stejném duchu, trochu netradiční zadání v plánu A (kóta 201 až 202), trochu náročnější Vřestary, možná nevyužitá mapová odchylka za mostem pod obcí Rozměřice a už do ČK3. Asi nejnáročnější poslední etapa, mapový podklad doplněn dvěma plánu M25, hezká mapařina, doplněná dopravním značením při nájezdu na SM32 v Hořicích a na samém konci soutěže naprosto netradiční zadání s využitím detailu s dojezdem do ČK4. Trochu se tady lámal chléb. Velmi dobrý mapový podklad (opět černobílá okresová padesátka). Trať hodně jezdivá, stále se směřovalo kupředu, časy oproti noci ještě poněkud volnější, opět se domnívám, že ne ke škodě věci. Ve dne bylo vše asi tak, jak by mohl Mistrák vypadat. Jednotlivé etapy mezi sebou vyváženy, přesto se dá stanovit pořadí obtížnosti vzestupně 2., 1. a 3. etapa. Kvalita komunikací srovnatelná s nocí. Denní část v délce 128 km zdobilo 70 PK (23/22/25). Pro statistiku bodové přiděly: mezi prvním a posledním 505 proti 2410 TB (podíl 0,209).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,9
umělecký dojem - 5,9

Zdeněk Šimánek

A Ještě hodnocení od Petra Schlindenbucha:

M ČR – 1. kolo – noc – z Pardubic do Hradce Králové:

Start byl o hodinu zpožděn. No to se může přece stát. Čemu však nerozumím je to, že po půlhodině čekání odjede někde st. č. 1, aby se po 20ti minutách vrátilo i s autem, ve kterém byly iti 1 etapy a které se zpozdilo při stavění SPK.

1.etapa: Hned po startu jsem mimo mapu a za kótou 213 do ní vjíždím. Přesné místo vjetí do mapy nelze z mého směru příjezdu změřit (tomuto fóru bych se já vyhnul) a tak snad všichni mají SPK navíc. Velmi zdařilý fór na doměření mapové otočky nad kótou 211. Je až s podivem, kolik předních posádek se otáčí dříve – protože asi neměří – včetně nás a máme to za 160. V plánu P 1 jsou dvě stejně dlouhé průjezdy, ale obě trasy lze v pohodě projet. V kótě 219 mi chybí detail, protože nevím, která je to křižovatka kolem ostrůvku. Když vidím, co tam ostatní vyvádějí, asi ani jim to není jasné. Následuje mapařsky zdařilá kombinace s reálnými údaji a starými mapovými komunikacemi od bodu B až do kóty 215. Příjezd do

Sezemíc před ČK je v mapě pěkně upraven, čehož si já nevšímám a mám to za 160. Dále do kóty 234 snad skutečně nejde poznat, že komunikace v M 50 je nemapová. Ale má to háček. Kdo to nepozná, jede z této kóty do ČK kolo dlouhé 7 km. Jedeme ho do 2. km, pak se vrátíme. Kolem nás sviští Plzeňáci – a ti mají obec najetou – a stejně to nelze poznat. **2.etapa:** Hned po startu do kóty 226 musím hodně dopředu uvažovat s detailem kóty 230. V obci H.Ředice hezký fór s dopravní značkou „Obytná zóna“ a s poznáním starých mapových komunikací až do Holic. Vše další se mi zdá být v pohodě a tak po městské zástavbě je tato etapa vhodným rychlejším přejezdem do Hradce. V závěru před ČK za Borkem se mapa kroutí jinak než reál a asi všem, kdo nemají prostor najetý, chybí poslední SPK. **3.etapa:** Na začátku fór s plnou čarou a pak již do Hradce příjezdem po nemapové, z ní vložákem do mapy a i podle M 50 vím, kde jsem. Až za kótu 230 bych to bez pomocné M 25 nenašel. Ale s ní je to jasné. Za SM 2 přejíždíme dvojitou plnou a odměnou nám je 160 TB. V další části je třeba v místech, kde jedu podle M 50 velmi přesně měřit, neboť jsem v zástavbě, která mapě z velké části neodpovídá. Občas si pomáhám s M 25. Část se jede podle plánu M 25, vše sedí a jedeme velmi svižně. Já bych zde na závěr jako bonbónek pro ty, kteří vědí, kde jsou, dal alespoň jeden návrat do SM 3 podle ZM. Ale já jsem blázen, to vědí všichni, ale být tam měl. Za kótou 227 v místech, kde mi SPK vyhodí z mapy, chybí SPK, protože kdo neobjede podle ZM blok domů a jede rovně, má tuto chybu zdarma.

Celkově:

- zdařilá kombinace obtížnějších částí v první a třetí etapě s vydechnutím uprostřed soutěže
- časy vyly dost volné, zvláště ve třetí etapě bych čas zkrátil
- pozor na místa v mapě, která prakticky nelze změřit ze správného směru příjezdu
- obtížnost důstojná mistráku, ití jasné, přehledné
- promyšlené osazení SPK

Poznámka: Já jsem obě kola pro náhlé onemocnění řidičky odjel se svým bratrem, který jel svou první soutěž a vůbec nevěděl, o co jde, co se bude dít. Nejčastějším pokynem bylo: „jed' rychle a koukej po značkách“. Když mi na začátku první etapy hlásil, že mijíme nějaký divný panel s číslem, uvědomil jsem si, že jsem mu neřekl, co to jsou SPK a jak vypadají. Dál ale naše cesta probíhala v pohodě. U Aralu v cíli nám obsluha občerstvení po tom, co jim u třetí posádky došly rohlíky řekla, že nás čekají až zítra. Ale to již nepatří do hodnocení ití.

M ČR – 2. kolo – den – z Hradce Králové do Hořic

1.etapa: hned po startu po odjetí SM 11 hezký fór na zákaz odbočení. Musím se otočit jinde. Škoda, že otočka západně od 108 vychází přesně mezi panely SPK. Asi někdo postavil SPK omylem k jinému stromu. Chvilu jezdíme v zástavbě, musíme sledovat značky. Problém máme na výjezdu v mapě mezi kótou 108 a 107. Výjezd z obce je nemapový, bloudíme po mapě v zástavbě. Škoda, že tato mapová nepřesnost autorovi unikla. Pěkný vložák s jednosměrkama. Po opuštění SM 13 přijedu v ZM na mapový kříž, v reálu je přesazený a já mám poznat, která cesta je mapová a která ne, když jsou od sebe asi 25 m. Tohle nemám rád. Další průjezd až do konce etapy si komplikuju sám několika nepochopitelnými chybami. Touto etapou jsme si celou soutěž prohráli. Co mi ale vadí je fakt, že dvakrát musím přehodnotit na stopce a podle nových pokynů pro autory nesmí nastat situace, abych se k této stopce při výběru nové trasy mohl vrátit. Autor musí zabezpečit, abych se k ní znovu nedostal. V obou případech vedla nejkratší trasa znovu k této stopce. Je škoda, že ani rozhodčí si tyto nové pokyny nepřečetl. **2.etapa:** Na úvod složitější vymyšlení průjezdu podle plánu A. Potom již jen bezproblémová jízda podle lehkého ití. Pěkné svezení v detailu 207. Před ČK čekáme rekordně dlouho z obou kol – 13 minut. **3.etapa:** Začínáme mapovou fintou za přejezdem, kde po 2,5 km nemohu evidentně doměřit rozdíl mezi reálnou a podle autora mapovou komunikací vzdálenou 50 m. Jedná se o mapový kříž, V reálu přesazený. Jedna je mapová, jedna ne, ale která? Tohle já nemusím. Pak nás ještě čeká mapová finta před kótou 305 podle

ZM, která je na rozdíl od předchozí, velmi dobře měřitelná. Jízda podle plánu B na závěr etapy byla svou obtížností tak na úrovni bývalých krajských přeborů (to se ale ještě jezdil i Přebor ČR). Při pohledu na Hořice v M 50 nechápu, proč se třeba část nejela podle ní. Protože v Hořicích je jen jedna SPK, nepočítám-li tu na hlavní, ani celý plánek znovu neprojíždím a jedu pryč. Přestože mám k dobru 12 minut, na závěrečnou fintu v detailu ČK 4 nepřicházím. Myslím si, že byla dobře vymyšlená. Ale oprůjezdovat toto fintu za 260 TB v soutěži, kde dvě etapy není co řešit, je neúměrné. Na prvních místech jsou tedy ti, kdož tuto fintu vymysleli.

Celkově:

- na mistrák velmi lehká soutěž, čekal jsem od Ládi mnohem více
- časy velmi, velmi měkké, min. o 10 min méně v každé etapě
- rozdíl mezi 1. a 15. byl 540 TB tedy nezvykle málo, je jasné, že finta za 260 TB má značný vliv
- chybělo více práce se ZM hlavně v Hořicích na závěr 3. etapy
- iti graficky přehledné, rozumné množství detailů, podmínek i vložáků
- kladem jistě bylo, že i posádky z konce výsledkové listiny neměly s průjezdem problémy

Na závěr obou hodnocení chci zdůraznit, že i když se někomu může zdát hodnocení příliš kritické, má sloužit především k ukázaní problémových míst. Většinou se prostě píše o problémech. Ale jsou to místa, která se zdála problémová mně. Mohu být samozřejmě se svým názorem osamocen, nebo v menšině. I na dobré či vynikající soutěži, a zvláště pak na soutěži obtížné, je na trati místo, kde mám problém. A pak již jen záleží, jak ho vyřeším, eventuálně kolik času mi to stojí. Děkuji Frantovi, Láďovi za iti a Pepovi, že je ukočiroval. Místy prý měl s autory práci.

Petr Schlindnbuch

Z výsledků 1.kola: 1.Holman-Poláček, 2.Štípek-Kalista, 3.Bureš-Dužík 4.Schlindnbuchovi, 5.Pivoňka-Kuklík, 6.Černý-Radvan, 11.Horyna-Kočí, 13.Šourek-Ludvík sen., 14.Vlk-Vlk, 19.Rambousek-Ludvík jun., 20.Zeiner-Vírl, 22.Krupa-Kuthanová, 24.Feřtovi, 27. Šimánek-Kozel

Z výsledků 2.kola: 1.Černý-Radvan, 2.Kotina-Zdrůbecký, 3. Šourek-Ludvík sen., 6. Rambousek-Ludvík jun., 7.Pivoňka-Kuklík, 9.Šimánek-Kozel, 13.Horyna-Kočí,15. Schlindnbuchovi, 17. Csik-Schindler, 18.Vlk-Vlk, 20.Krupa-Kuthanová, 22.Zeiner-Vírl, 23.Feřtovi

TOTAL CUP
MČR ZPM
4. a 5.kolo ČP
25. a 26.dubna

25.a 26.4. se jel v Praze další ročník Total cupu jako MČR ZPM a 4.a 5.kolo Českého poháru. V noci se zúčastnilo celkem 32 posádek. Dvě etapy v celkové délce 59km se jely v prostoru mezi Dolními Počernicemi a Nehvizdy. Itineráře obsahovaly jednu podmínku a dva resp. tři vložené itineráře. Jelo se na lehce upravenou mapu M50 o něco hůře čitelnou, než denní. Největší zádrhel byl s vypovězením pořadatelů z údajně soukromého pozemku, kde měla být první časová kontrola a na začátku první etapy a konci druhé etapy se musel zrušit průjezd zdánlivě opuštěným prostorem, který však hlídala ochranka, která nelenila a pozvala policii. Denní soutěže se zúčastnilo 31 posádek. Dvě etapy byly dlouhé 65km a jely se v prostoru trohu jižněji než v noci. Trochu také přibýlo podmínek a vložáků. Mapa M50 za to ale byla jedna pro obě etapy. Přestože obě soutěže patřily k jednodušším (a jednoznačným), podařilo se zcela čistě zajet jen jednu pouze jedné posádce. O to víc ale mrzí ale mnoho nepřesností, vzniklých nepozorností pořadatelů (velmi zkušených!).

Konkrétně jenom naši posádce se stalo:

- čas příjezdu v první noční etapě - zapsán o hodinu méně, vyhodnocen jako předčasný příjezd, opraveno už při výpočtech

- do druhé noční etapy jsme dostali mapový podklad z první etapy, kde naštěstí pro nás chyběl cíl, do kterého se mělo mapově přijet (snad jsem byli sami?) - po naší reklamaci v ČK jsme dostali mapu správnou, nový čas startu už nikoli
- v cíli druhé noční etapy do výkazu zapsán čas o 8 minut více - (přijeli jsme v 50té minutě, náš ideální čas byl 48, zapsán 58) - vždy bylo dobrým zvykem zapisovat časy příjezdu nejen do výkazu ale pro kontrolu i na další papír.
- v cíli denní soutěže opět zapsán čas jiný, než na hodinách (tentokrát však jen o minutu)

Zbytečné asi bylo i dlouhé čekání na vyhlášení výsledků, které byly již několik hodin známy, ale připravovaly se administrativní podklady pro přebírání pohárů a cen.

Z výsledků noční soutěže: 1. Holman-Poláček, 2. Štípek-Kalista, 3. Horyna-Kočí, 4. Černý-Radvan, 5. Zeiner-Vírl

Z výsledků denní soutěže: 1. Štípek-Kalista, 2. Schlindenbuchovi, 3. Černý-Radvan, 4. Zeiner-Vírl, 5. Holman-Poláček

Petr Černý

Průběžné pořadí po 5.kole Českého poháru vede posádka Černý-Radvan, na 2.místě jsou Horyna-Kočí a na 3.místě posádka Klenák-Klenák.

KALENDÁŘ

2003

KVĚTEN	16.-17.květen	Roudnice	3.a 4. kolo M ČR
	24.května	Most	3.kolo Mistr. Žatecka, 2.kolo Mistr. Podřipska
	30. - 31.květen	Jilemnice	6.a 7.kolo ČP

ČERVEN	6.-7.červen	Horní Branná	5.a 6.kolo M ČR
	21. červen	Roudnice	3.kolo Mistr. Podřipska

ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Pizeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a 10.kolo M ČR

ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska

PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev
-----------------	-------------	-------------------	--------------------------------

ZPRAVODAJ

KVĚTEN 2003

PHILIPS CUP

 3. a 4. kolo M ČR
 16.-17.května

Vzhledem k naprosto netradičnímu průběhu těchto dvou kol a velmi podrobnému rozboru itinerářů a tratě, zveřejněném na našich www stránkách (autor Petr Schlindenbuch), omezím se tentokrát pouze na statistické údaje.

NOC: Po grafické stránce itineráře zpracovány přehledně, s obsahem už to bylo horší. Mapové podklady tvořila černobílá mapa M50, z hlediska čitelnosti ještě na přijatelné úrovni, doplněná plánky M5. Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem průjezdní časy až za hranici únosnosti, určité rozhodovalo, kdy se kdo odhodlal vypustit „nejetelné“ části etap. Délka třech nočních etap byla 110 km a byla ozdobena 88 PK (26/32/30). O nevšednosti soutěžních nástrah svědčí bodový přiděl vítězné posádky ve výši 2914 TB proti poslednímu 7859 TB resp. 15741 TB (podíl 0,370 resp. 0,185).

Bodové hodnocení: neuvádím.

DEN: Po dobrém, leč krátkém nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy. Se změnou autora se zlepšil obsah itinerářů, nicméně mnoho z připomínek k noci platilo i pro den. Mapový podklad opět černobílá padesátka, doplněná plánky M10. Časy oproti noci poněkud volnější, i když v poslední etapě vybíralo přes třicet minut plných šestnáct posádek. Ve dne se dalo stanovit pořadí obtížnosti jednotlivých etap - vzestupně 2., 1. a 3. etapa. Denní část v délce 102 km zdobilo 70 PK (33/19/29). Pro statistiku bodové přiděly: mezi prvním a posledním 1072/6019 TB (podíl 0,178).

Bodové hodnocení: neuvádím

Zdeněk Šimánek

A již zmíněné hodnocení Petra Schlindenbucha:

NOC: Z potvrzení přihlášky jsme se 14 dní předem dověděli, že noc nestaví Zdeněk Jiše se Štěpánem Pémem, jak bylo původně avizováno v propozicích soutěže, ale jiné dvě, mně neznámé osoby. Začal jsem tušit zradu. A všichni víte, že se děly věci nevídané.

1. etapa: Od startu až do bodu F to byl hezký začátek. První problém nastal se SM 1. Jednak jsem na ní měl odjet vložák zapsaný systémem zliv – což nelze. Mám-li odjet vložení iti na SM, musí být zapsán slovně. Při zápisu systémem zliv za dejkou – L totiž od návěští, tj. od dejky jedu vložení iti a ne SM a měl bych se k dejce vrátit, abych SM odjel, což v praxi nelze. SM 1 tvarem na konci vůbec neodpovídala reálu, těžko zjistit, kde vlastně končila? Vložení iti zadaný v záhlaví „po projetí bodu F jed' vždy ...“ Pochopili všichni, že po každém projetí bodu F odjedu ten vložák a ne, že mi vložák platí až do ČK, jak to chtěl autor. To nešlo napsat „od bodu F do ČK 1 jed' ...“? Odjíždíme podruhé vložák za zač. obce 3 x P a nastává problém. Jak se dostat do kóty 312 v obci, která ani nebyla na seznamu projížděných, když stojím v mapové jednosměrce proti šipce. Ale v cíli nám vysvětlili, že jsem v jednosměrce nebyl, protože uprostřed této čtyřkilometrové komunikace bylo vedle fousů od tratě, od zástavby nádražního domku, od nějakého náspu také skoro celý jeden milimetr dlouhý fous, který v tomto případě tvořil komunikaci a jednosměrku ukončoval. Vtipné, že? Tady jen velmi málo aut jelo do další obce se otočit, odjeli tam dvakrát další vložák se šesti SPK, aby se vrátil zpět. Tedy druhý zač.obce byl za 700 TB. Má cenu hledat a najít nějakou mapařinu za 160 TB, když je vše potom úplně znehodnoceno jedním vložákem? Jízda podle plánku „a“ je hezká, návrat do SM podle M 50 místama moc nesedí, ale nám to vzhledem k hrůzivému záseku vůbec nevdá. Závěrečná polnačka do ČK byla na hranici únosnosti. (příklad použití vložák na SM – Řády str. 18, odst. H)

2. etapa: Zajímavá jízda podle plánku „a“ v Radešíně, kde projíždíme několika uličkami, kde se místní stěží vejdou na kole a starosta jistě ani netuší, že takové cesty ve vsi má. Místní s námi v této obci měli svatou trpělivost. Uvážím-li, že někde jsem jel dokonce čtyřikrát a i když jsem nikde nestál, strávil jsem ve vsi

dobrou čtvrt hodinku, myslím si, že toho bylo přiliš. A přitom stačilo tak málo. Na dvou místech se M 50 odchyluje od plánu jiným tvarem, ale toho autor vůbec nevyužil. A mohli jsme být za pět minut ze vsi pryč. A možná někdy v budoucnu by šlo ves pro AOS ještě použít. Takto si to myslím starosta již příště ohlídá. V další části etapy nám chybí asi pět průjezdek, ale protože se nám nepodařilo zjistit proč, ani k tomu nebyla chuť, nemohu podrobně hodnotit. V obci Nižebohy před cílem mapová finta za 160 opět znehodnocena přeprůjezdkováním na jiných místech. Kdo na ní přišel, ale udělal nějakou banální chybu v předchozí „stolní“ části, stejně si nepomohl.

3. etapa: Tušíme, že času bude ukrutně málo, potřebujeme hlavně rychle jet. Ale jak? Autor po nás chce, abychom hledali nějaké OB a potom konstruovali kóty k průjezdu. Pánové, toto se na AOS dělalo v dobách, kdy pan doktor matematiky Ludvík, chodil ještě na VŠ, ale ne coby kantor, ale student. (jak říkal Pepa Sedloň v Hradci). Řády to sice umožňují, ale jste tím zcela mimo současný trend. Nejste „in“. Co ale řády již nepřipouštějí je skutečnost, že nelze použít čísla kót originální v mapě, tedy ta mrňavá! Všechny kóty, potřebné pro soutěž, musí být výrazné, tedy i kóty pro OB. (Řády, str. 31, odst. M/8). Takže jsme našli úhломěr, kružítko, pravítko a už za 10 min jsme frčeli z ČK. Jízda podle plánu „f“ do bodu E, kde zprava i zleva mám zákaz vjezdu, mezi tím domeček s pokladnou, tedy my aosáci tam vjet můžeme, protože to jsou dvě komunikace a v té levé mám zákaz vjezdu vlevo, tedy pro mne neplatí. Přiznám se, že jsme na to přišli hned, ale nevím, jak bych tohle vysvětloval policii, kdyby tam stála. A protože to bylo ve městě u zavřené pumpy, nebylo by divu, kdyby tam někde hlídkovali. Ale jistě by pochopili, že mají špatně osazené značky, omluvili by se a do rána by je přendali správně. Kdyby se autor raději zamyslel nad správným pojetím celého ití a nevyvíšlel stupidní ptákoviny. Konec šipkáče za kótou 218 s předposlední přesazenou křižovatkou dělá problémy mnoha posádkám. Proč tam tento tvar v noci musel být? Jedem přes Labe a jezdíme kolem kót 512 a 516. Tam nám vše sedí, i když bez pomocné M 25 by to asi nešlo zajet. Zato z kóty 243 do 245 je to šilené. Nejdřív zákaz vjezdu, pak neexistující komunikace a protože znovu přehodnocuju a zákaz si nemohu pamatovat jedu zase k němu, co kdyby tam byla živá lístečková. Není a proto na to se... a jedu tvrdě 50 m v protisměru, neboť nemám čas hledat, jak se tam podle dopr. značení mám dostat. Tady bych s hodnocením asi skončil. Dál to nemá cenu, protože většina nedojela ani do těchto míst a dál jel možná zase jenom někdo, kdo už vynechal pro čas něco předchozího. My vynecháváme pro čas 5 SPK (byli jsme hold pomalí, možná už do mistráku nepatříme) a jedeme rovnou do plánu „a“. Detail ČK je ukryt hezky na konci části „c“, tedy „přesně podle řádů“. Ale protože jsme již tak znechuceni, je nám to šumafuk.

CELKOVĚ :

- totální znechucení naprosté většiny posádek po dojetí do cíle
- třetí etapu celou neodjel vůbec nikdo !!! - nebyl čas (kdybyste dali časy ještě rychlejší, nemuseli jste ji vůbec stavět)
- hrubé prohřešky proti řádům
- zbytečná AOSjatka v několika vesnicích
- nevyvážené rozestavení průjezdek (vědí vůbec autoři, že SPK navíc již není za 30TB, ale za 60 TB? To se dělalo roto, aby při jedné fintě buď SPK chyběla a nebo byla navíc. U Vás při každé chybě to bylo za 160, jednou také za 700.
- zbytečná konstrukce bodů z dob dávno minulých ve třetí etapě
- několik hezkých plánkových průjezdů a mapových fint podle M 50 zaniklo v množství dalších chyb a nepřesností
- bylo pořadatelům doporučeno používat co nejméně otočných SPK, tady jich bylo takové množství a nejen na úzké slepé cestě, ale i na hlavní, autor vymyslí vložák, ten mu 2 x pasuje a 8 x ne a on tam frkne otočnou, vždyť přece lze omezit platnost vložáku jen v určitých částech ití (já používám takové šipky nad okénkama, odkud kam co platí a všichni to pochopí), letošní mistrák v otočných tak už má své vítěze (doucejme)
- když už to Jiše s Pémem nestavěli, jak měli, projeli vůbec kontrolně tuto soutěž? Vždyť Zdeněk chodí na komisi a ví tedy z první ruky, jaké byly pokyny pro autory na letošní rok. A proč právě on při rozpravě

začne tím, že se vyskytuje vl. iti zapsaný zlivem v bodě či kótě a že si Dzn. u vloženého iti musím pamatovat, když oboje jsme řekli, že nebudeme používat !!

- můžete mně soukromě prozradit, kolik času potřeboval na projetí tří etap hlavní rozhodčí a kolik posádka Jíše-Pém, jestli to tedy jeli? Stačí řádově, byly to dny nebo hodiny ?

NEPAMATUJI:

- kdy jsem naposledy musel pro čas vynechat část etapy
- kdy jsem po dojezdu ani druhý den vůbec nezjišťoval co mi chybí a proč
- kdy bylo po dojezdu tolik posádek takhle znechucených

Po takovéhle soutěži skutečně nevím, proč to ještě jezdím. A tiše závidím všem, kteří toho již nechali.

DEN: Den stavěli původně ohlášení autoři, tedy byl předpoklad, že to bude snad téměř bez chyb. Ale..

1.etapa – Začínáme po Roudnici s vložákem za dejkou a vše nám sedí. Nemáme problémy a jedeme svižně až do šipkáče za bodem A. V něm u první reálné křižovatky chybí přípojka zprava. Sice drobná chybička, ale stojí čas. Dál mám jet do kóty 105, nová nemapová komunikace mi z mapy vyhodí a v místě, kde do mapy vjedou, chci jet vlevo. Vidím, že tam žádná cesta nevede, tedy odjíždím jedinou možností vpravo, abych se otočil a dojel znovu na toto místo a pokračoval po cestě, která vidím, že neexistuje. Takto to chtěl autor, většina to asi zajela, ale je to blbost. Když vidím, že ta cesta neexistuje a už teď tam nemohu jet, nebudu vymýšlet něco, abych tam za moment zase dojel. Ještě štěstí, že se v obci dalo jen otočit a nešlo odjet mapově někam dál. Byly tam navíc dvě stejně dlouhé možnosti otočení. Za bodem B je vložák se stopkou, za ní mám jet vpravo. Ale je tam plná čára, tedy hledám další možnost vpravo. Malou slepou cestičku jako vjezd na pole přehlédli všichni, se kterými jsem mluvil a bereme otočnou falešnou. Tedy kdo přehlédl plnou čáru – a na to snad byl ten fór!- měl to za 100, kdo si jí všiml a přehlédl vjezd na pole, měl to za 160 TB. Autoři, přemýšlejte, prosím, k čemu a jaký fór je prvotní. Pro nás je nečísitelný výjezd z kóty 108. V mém směru příjezdu je řazení vykreslené pouze rovně a vlevo, vpravo jet nelze. Z proti směru se tam pro šipku v det. také nedostanu a od pumpy mám stopku a za ní musím P. Stále se snažíme něco objet, kde jsme ještě nebyli, protože může být po cestě živá lístečková. Má to stále řešení až před Bohušovicemi nad Ohří. Tam to vzdáváme, stojí nás to hromadu času, jedeme plánek „b“. Tato jedna SPK, ke které se nešlo nikdy dostat, my jsme ji tedy nevzali, ale být má a já nebyl při připomínce v cíli dost důsledný, nás stojí celkově druhé místo v celé soutěži. Tedy to shrnu. Všimnu si plné čáry za stopkou a jsem trestán. Všimnu si řazení na svislé !! dopravní značky a jsem trestán. Je ten řidič v autě vlastně k něčemu?

2.etapa - Jedu reálně na zač. SM 20. Protože SM 20 je vztažena ke kótě 210, musí být v iti zarámování mapové a ne reálné. Dále kóta 210 musí být v ZM a ne v plánu „T“. (viz pokyny pro stavitele – všechny údaje jsou vztaženy k ZM, není-li zadáno jinak, což v tomto případě nebylo). Když už je zde vcelku dobrý fór na reálný příjezd na zač. SM, proč je vzápětí znehodnocen vložákem za koncem obce – R. Kdo totiž přehlédl úzkou polní cestu, odjel R do Terezína a už nikdy na zač. SM nemohl dojet reálně. To byl vložák jen na zmatení, ani podruhé tam k ničemu nebyl. Proto přece vložáky neděláme. Vložák mi má změnit další průjezd, abych po jeho odjetí přehodnotil a jel jinudy dál a ne abych další řešení zcela ztratil. Průjezd Terezínem asi nikomu velké problémy nedělal, byla do samá dejka a stopka, kde jsme jeli vložáky, které nás vyhazovali buď z mapového průjezdu nebo za SM. Návraty do SM byly stejné dle ZM a dle plánu. Bylo toho zase příliš, pořád dokola, samé objezdy bloku domů. Stačilo tak polovic a účel byl splněn. Prohřeškem proti řádům bylo použití kót 230 v pláncích „T“ a „B“. každá byla jinde. Kóty se nesmějí opakovat. (viz řady – str. 31 – M/8).

3.etapa – V obci Travčice mám problém s mapou. V mapové cestě stojí kaplička, její objezd už je nemapový, jediný výjezd po mapě je do kóty 301, tam zase nemohu jet podmínku P, tak jedu rovně z mapy ven a pak ještě dvakrát problém ten samý. Proč tam zase jedu 3 x a každý průjezd je za 160 TB? Na to jsem musel připomínku podat, neboť 480 TB kvůli jedné kapličce je moc. Následuje výjezd z bodu G a první reálná křižovatka je opět zakreslena bez jedné přípojky. Mnohé to stojí opět čas, nás už ne, neboť po předchozích zkušenostech si již hlavu nelámu s nějakou přípojku navíc či chybějící. Po výjezdu ze SM 31 v obci Rohatce nás mate otočná SPK. Otočná šipka je na obou panelech jak má být, jenže druhý panel stojí už v protisměru jako po otočení se. To bych se točil pořád. Také mi není jasné, proč je tato otočná až úplně na

konci komunikace s průjezdem zakázaným, abych jí jel zase znovu zpět. Buď měla být na začátku komunikace nebo bez otočné a obec opustím po hlavní, abych dráždil obyvatelstvo jen jedním průjezdem. Správné odjetí celé SM již je bez SPK. Odjedu SM 32 a pěkně vymyšlený návrat do SM zpět. Musím si dobře uvědomit, že žádnou část SM nesmím projet 2 x ani v protisměru. V obci Hrubce za začátkem obce L a opět již známý fór s SPK. Kdo mine řídičskou SPK má to za 100 TB, kdo si jí všimne, aby vzápětí si neuvědomil, že je na okraji mapové kom. a má jet hned vpravo k otočné má to za 160 TB. To by asi být nemělo, že? U kóty 306 mi lišácky šipka překrývá komunikaci. Že je průjezdná nás napadá, až po odjetí velkého kola a když za dalším zač. obce – L končí řešení. To nemohl být v iti detail kóty? Přijíždím do Roudnice a za zač. obce – L a je prý ukradená otočná. Nevím, kde stála, ale jestli byla zase až někde daleko mezi domy? Závěr etapy probíhá po Roudnici podle plánu. Před ČK nás čeká poslední chyba. Detail ČK je v iti špatně orientován o 80° a časovka stojí jinde, než je v plánu vyznačeno. Celkem banální záležitost na závěr.

CELKOVĚ :

- na zkušené autory příliš mnoho chyb jak reálných, tak prohřešků proti řádům
- řídičské průjezdy, pokud si jich autor všimnul, nelogicky ohodnoceny polovina druhé etapy byla zbytečná po Terezíně
- když už autor použije mapařinu typu mapového fousu – viz Hrobce, tak mapu kolem vyčistěte nebo vyčerměte, ať víme, co je cesta a co jsou už baráky
- po noci byl iti mnohem lepší, ale na mistrák jsme byli množstvím chyb zklamáni

SHRNUTÍ - Roudnice se nepovedla. Zklamání většiny posádek bylo značné. Kéž by si pořadatel, který navíc pořádá ročně několik AOS pro beztřídní, vzal z tohoto nezdaru důkladné ponaučení a chyby, kterých se dopustil, řádně analyzoval. Dnes jsme už dál, než před deseti lety. Tehdy bychom možná takovou AOS přešli mlčky s tím, že to nebylo ono. Ale dnes se snažíme iti a řády, podle kterých se jezdí, dovést co nejlépe k dokonalosti. Hledáme v nich malé mušky a zatím nám v Roudnici ulétla pořádná masařka.

P.S. V denní etapě se mi nelíbilo, že se proti nám pořád vozila posádka RNDr. Matematiky s panem stavitelem. Míjeli jsme se nescíslněkrát, ale vždycky jeli proti nám. Že by nějaký nový způsob „vození se“? Rozhodně je to ale méně okaté.

Z výsledků 3.kola:

1. **Holman-Poláček**
2. Štípek-Kalista
3. Bureš-Dužík
4. Černý-Radvan
7. Schlindenbuchovi
9. Rambousek-Ludvík jun.
12. Šourek-Ludvík sen.
13. Krupa-Kuthanová
21. Feřtovi
23. Kozel-Šimánek
24. Zeiner-Vírl
27. Vlk-Vlk
28. Vizi-Novák

D Pivoňka-Kuklík

V obou kolech startovalo 31 posádek

Z výsledků 4.kola:

1. **Štípek-Kalista**
2. Paulů-Paulů
3. Černý-Radvan
4. Schlindenbuchovi
9. Šourek-Ludvík sen.
11. Rambousek-Ludvík jun.
14. Zeiner-Vírl
16. Feřtovi
17. Vlk-Vlk
18. Pivoňka-Kuklík
22. Vizi-Novák
24. Krupa-Kuthanová
28. Kozel-Šimánek

KRAKONOŠ

30. a 31.5.2003

Jilemnice

Český pohár

Další dvoukolo Českého poháru v AOS pořádal AMK Jilemnice. Soutěž byla poznamenána malým zájmem českých posádek, možná díky nepovedenému poháru v Žatci a poslednímu mistráku v Roudnici. Naopak přijela řada posádek polských, protože to byla zároveň jedna ze soutěží jejich mistrovství.

Noční část stavěl Junior Boudný. Tři etapy v okolí Jičina nebyly příliš

náročné, obtížnost mi připadala stejná jako na špičkovém pražském dvoukole ČP, pořádaném naším klubem zároveň jako mistrák pro zdravotně postižené motoristy. Soutěž byla jezdivá, problémy s trati žádné, místy nevhodně v trávě ukryté panely průjezdek, kterých bylo na trati dost málo. V Martinicích autor vyčistil s mapou i komunikaci, které se týkala podmínka, zde tady jediný zádrhel na trati, kdy jsme nevěděli, co po nás Junior vlastně chce. Hlavní rozhodčí Petr Schlindenbuch řešil ještě jeden problém v závěru třetí etapy, který prakticky rozhodl o pořadí na čelných místech.

Denní část z pera Mirka Paulů už byla – co se týká náročnosti – o něčem jiném. Opět tři etapy, zčásti po Jilemnici a dále do hůry (Vítkovice, Rokytnice n/Jizerou) a zpět do Hrabačova. Podle mého názoru se Mirek jako autor od své poslední soutěže hodně zlepšil, bylo to jezdivé, na první pohled jednoduché, přitom náročné, nápadité a vtipné. Jako rozjetí před špičkovým (doufejme) mistrákem v Libošovicích, pořádaném naším klubem, ideální. I v této části se bohužel vyskytly chyby a zde bych vyzdvihl přístup rozhodčího k řešení vzniklých problémů, kdy nekompromisně rozhodl dle Řádů ve prospěch jediné posádky vůči všem ostatním a neschválil nějaké kompromisní řešení (máš x nemáš – nevdá, uznám obě alternativy). Že v té jediné posádce, která projela správně, byl předseda Komise, je jen shoda okolností. Závěrem? Zase po dlouhé době pěkné svezení! Škoda jen, že nepřijelo víc posádek.

P.S.: V Hrabačově u křižovatky na Mísečky je řeznictví, kde kromě masa a uzenin mají i zeleninu, mlíkárnou, drogerii, atd. Hlavně tam mají točené pivo za pětku a špičkový guláš s rohlíky za dvacku. Špičkové guláš ale brzy došel a nemají ho pro posádky, které na trati nestíhají čas (namátkou Holman – Poláček, Kopeček - Klenák) a nechají u žlabu se hloupě předběhnout těmi rychlejšími (namátkou Pivoňka – Kuklík, Šourek – Ludvík).

Karel Kuklík

Výsledky jsou zatím utajeny, budou otištěny v příštím čísle Zpravodaje. Takže jenom stručně od KK: *Nezůstával jsem na vyhlášení, protože jsme jeli projíždět Šourkovu zběsilost v Libošovicích, takže výsledky nemám. Z Prahy tam ještě byl Černobyl a ve dne Feřták. Tuším, že celkově vyhrál Poláček (N3/D1), druhé Radvan (1/3), my třetí (2/5), čtvrté Ludvík (?/4).*

Čau KK.

KALENDÁŘ 2003

ČERVEN	6.-7. červen	Horní Branná	5.a 6.kolo M ČR
	21. červen	Roudnice	3.kolo Mistr. Podřipska
ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Pízeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a 10.kolo M ČR
ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska
PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev

ZPRAVODAJ

ČERVEN 2003

AUTOTUR

5. a 6. kolo MČR
6.-7. červen
Libošovice

Poslední dvě kola Mistrovství České republiky 2003 před prázdninovou přestávkou byla situována do Libošovic a dalekého okolí. 1. kolo stavěl Pepa Pivoňka, 2. kolo Ivan Šourek pod dozorem Mirka Ludvíka. Protože Petr Schlindenbuch opět chvályhodně zaplnil naše stránky **aosecz**, takže budu stručnější.

NOC: Do nejkratší noci roku chybělo pouhých čtrnáct dní a tak hodina startu do noční části byla velmi pozdní. Celá první etapa v délce úctyhodných 41 km v prostoru mezi Sobotkou a Jičínem se odjela na 11 políček v iti, a to včetně obou časovek. K tomu čtyři detaily, jedna podmínka pro etapu, jedna pro část a jeden VI. To bylo zadání etapy, která byla vzorem toho, jak by mohly moderní itineráře vypadat. Bez velkých motanic, rychlá a jezdivá s dobře postavenými časy na průjezd. To, co bylo napsáno pro první etapu, platí do puntíku i pro etapu druhou včetně 11 políček v iti. Druhá etapa byla ještě jezdivější, na první pohled i jednodušší. Čistě na PK ji zajely opět dvě (jiné) posádky, výše bodových přidělení však byla o něco vyšší. Třetí a závěrečná etapa noci se jela na neuvěřitelných 8 políček iti, čistě ji zajely tři posádky, ale celkově utržené TB byly v této etapě nejvyšší. Mapový podklad tvořila černobílá okresová mapa M50, velmi dobře ošetřená a čitelná, obsahovala absolutně pouze potřebné mapové údaje, doplněná plánky M25. Průjezdní časy byly nasazeny velmi citlivě (čistý čas v etapě však nezajela ani jedna posádka). Obtížnost etap se od sebe výrazně nelišila, přesto bych sestavil vzestupné pořadí obtížnosti 2., 3. a 1. etapa. Jezdilo se po velmi kvalitních komunikacích (s trochou nadhledu k současnému jejich stavu). Délka třech nočních etap byla 106 km a byla ozdobena 61 PK (26/18/17). Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptýl v bodových přidělech absolutně, mezi vítězem a posledním 473 TB proti 3795 TB (podíl 0,125).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,9
umělecký dojem - 5,9

DEN: Po dobrém, leč krátkém nočním odpočinku pod Humprechtem v Sobotce čekaly na posádky tři denní etapy. Se změnou autora se změnila grafická úprava itinerářů (což nebylo podstatné), přibýly však údaje v itineráři, zejména podmínky a VI. Celá denní soutěž se jela na podstatně větším prostoru. Hned po startu Sobotka asi zamotala hlavu nejedné posádce. Trať hodně jezdivá, stále se směřovalo kupředu, časy oproti noci poněkud volnější, opět se domnívám, že ne ke škodě věci. Čitelnost map na dobré úrovni (zejména M25), formát se asi moc nelíbil mitfárům. Vše ostatní už popsal Petr, takže statistika. Jednotlivé etapy mezi sebou vyvážené, přesto se dá stanovit pořadí obtížnosti - 3. etapa nejtěžší, 1. a 2. shodné. Kvalita komunikací horší noci. Denní část v délce 115 km zdobilo 69 PK (17/27/25). Bodové přiděly: mezi prvním a posledním 1156 proti 4155 TB (podíl 0,278).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,6
umělecký dojem - 5,3

Zdeněk Šimánek

Z výsledků: v obou kolech startovalo 31 posádek

5.kolo-noc

- 1.Trtík-Sedloň
- 2.Holas-Kočí
- 3.Holman-Poláček
- 4.Schlindenbuchové
- 9.Zeiner-Vířl
- 13.Šimánek-Kozel
- 15.Skalník-Radvan
- 16.Feřtovi
- 18.Krupa-Kuthanová
- 24.Zikmund-Vlk

6.kolo-den

- 1.Trtík-Sedloň
- 2.Štípek-Kalista
- 3.Bureš-Dužík
- 7.Schlindenbuchové
- 16.Zeiner-Vířl
- 17.Krupa-Kuthanová
- 19.Feřtovi
- 20.Zikmund-Vlk
- 21.Skalník-Radvan
- 22.Šimánek-Kozel

Něco k 6.kolu M ČR v AOS – LIBOŠOVICE od Ivana Šourka:

Soutěž byla osazena 77 panely PK : D 1 : 18 PK z toho 6 živých a 1 DPK

D 2 : 30 PK z toho 2 živé a 3 DPK

D 3 : 34 PK z toho 1 živá a 7 DPK

Nejlepší na PK : D1 - 0 TB - st.č.4, 100 TB -22, 160TB - 3,
D2 - 0 TB - st.č.16, 60 TB -5 a 7, 220 TB - 15 a 20,
D3 - 220 TB - st.č.16, 340 TB - 7, 520 TB - 1

nejhorší st.č. 36 - 1140 TB
nejhorší st.č.26 - 1220 TB
nejhorší st.č.37 - 1520 TB

Nejlepší v čase : D1 - 0 TB st.č.-25,30,32,36, 5 TB - 28, 10 TB - 26
D2 - 0 TB st.č. - 5,7,13,21,23, 20 TB -1, 35 TB - 15
D3 - 0 TB st.č. - 4, 5 TB - 3, 10 TB - 30

D1 : Žádná PK se nerušila,při stahování PK byly všechny na svém místě.

Správné první projetí *Sobotky*-ŽPK „B“ správně st.č.4,22,29, po opravě 3,5,23, pět posádek vzalo všechny PK v *Sobotce*, jen ne tu správnou. St.č. 8,13,16,17,33 – měly tedy PK X,K,50,10. „K“ byla DPK a ostatní se braly až ve druhém průjezdu *Sobotkou*.

Správné projetí části konec *Sobotky-Libošovice-začátek Sobotky* –PK 11,29,32 měly st.č.3,4,5,7,8,11,29,32. St.č. 34 tuto část vůbec nejelo.

Správné druhé projetí *Sobotky*-PK 10,50,živéX jely pos.:1,3,4,7,8,10,12,13,15,16,17,18,19,21,22,23,27,29, 33,39

Nájezd na SM2-PK34-ulička *Osek* a živá I – na dejce P-správně:4,7,17,20,27

Reálně SM2 na SM3 – nemá PK 45 – 1,5,38,39.

Průjezd – kóta 213-ČK2-PK:živá I,18,H,živá Z-jeli správně: 1,3,4,7,8,10,15,16,17,20,22,30,34

D2 : Žádná PK se nerušila,při stahování PK byly všechny na místě, kromě „1“ v *Markvarticích*, ale byla na trati.

Správný průjezd *D.Bousovem* - PK: živá Z,41,44,23,5,21,25 měly st.č.3,4,5,7,10,12,15,16,17,20,22,25

D.Bousov - PK 44 – nedojetí mapově na zadní ulici- špatně st.č.:1,13,23,32,38,

PK 5,21 – jetí proti jednosměrce- špatně st.č.1,29,38

PK 5 - dtto 18,21,27,33,34,36,

PK 21,25- 2x VI za kótou 239 – špatně st.č.8,13,19,23,28,29,30,37,39

DPK 43 – na nemapové za PK 25- mají ve výkaze st.č.: 1,13,18,19,26,27,28,29,30,33,34,37,39

Vlčí pole – PK „3“za žel.P a PK „F“ mapově- špatně st.č:39, špatně pouze „F“ – 22,26,29,33,38. Tady bych chtěl upozornit na st.č. 29, která má v této obci chalupu!

Hodně psala DPK „1“ – odbočení ke kótě 223, kde mapová komunikace byla kolmá a ne v úhlu 45 stupňů jako v reálu – špatně 17 posádek.

Markvartice PK – 71,71,38,1,- správně st.č.: 5,7,16,23, po opravě 19

PK – 71 – jednoznačný nájezd na SM3 – špatně st.č.: 3,4,12,18,25,26,30,32,36,38,

PK - 38 – propojení detailu s mapou –dobře, kromě výše uvedených : 10,15,21,

Šipkáčově nejeli z kóty 230 do kóty 320 PK 29,DPK 8 , st.č.: 10,15,22

Mapově v obcích *Hřmenín* PK4 a *Sedliště* PK 22 špatně pouze st.č. 36, jemuž chyběla pouze PK 22

Šipkáč *Staré hrady* nezajeli st.č.: 30,36,37

Libáň PK – 11,11,17,T,T – spávně st.č.: 1,4,5,7,10,13,15,16,19,21,32,33

PK – 11 na dejce P a dál mapově špatně st.č.:8,12,23,26,29,36,37,38, st.č.:26,37 – zřejmě kvůli času

PK – 17 –šipka v mapě – špatně st.č.:17,18,20,22,25,26,28,34,36,37, st.č.28 – zřejmě kvůli času

PK – 11,17 – přehlédnutí dejky st.č.: 8,23,29,38

D3 : V obci *Libáň-Kozodírky* byly z důvodu nedotisku mapy uznány dva průjezdy PK 7,3 nebo 3,3, před *Libošovicemi* uznání PK 4 ano i ne za stohem - travní cesta. Při stahování PK byly všechny nalezeny na původním místě ,kromě PK „40“, kde jeden panel ležel na zemi (*Petkovy*) a PK za obcí *Podkost* “1“, kde jeden byl na druhé straně, proto se žádná PK z důvodů přemístění nerušila.

Dětenice - PK40 otočná na polní-sjeti z mapy neměly st.č.:13,19,21,25,27,32,33,36

DPK 2 projetí map.jednosměrky mají ve výkaze :st.č.10,19,21,27,36,37,38,

Osenice - PK 1 – za trati vpravo a do mapové jednosměrky - správně st.č.:3,4,7,12,17,20,21,22,29,38,

DPK –32 za trati neodbočily st.č.23,32,

Rokytnány - PK-43 mapově nejela st.č.:10,32,38,

Domoušice - PK46-otočná plánkově za kótou15 – správně st.č.:1,3,4,5,7,12,13,15,16,18,23,33,34,37

Řitovice - PK-H,M-špatný průjezd st.č.:32,34,38

Petkovy - PK-37,40-správný průjezd st.č.:1,16,19,36,39 - je smutné, že na tento průjezd byla dána připomínka st.č.5 a 7, že rozdíl průjezdu dvou možností je menší než 20% a délka se liší o 1 mm a tedy by mělo být správně i PK37-37 - NEMĚLO, jednak je rozdíl vizuelní, pak jedna možnost měří 12,5 mm a druhá 18,5 mm, což je rozdíl okolo 30%. Od takových mistrovských posádek bych to nečekal, připomínku mám u sebe a doufám, že si ji vezmete zpět.

Dlouhá Lhota - DPK 30 nájezd na SM3-mají st.č.:7,10,12,13,16,19,21,22,23,26,30,33,37,39

PK -K za SM3 L a PK 8 za kótou 150 VI – správně st.č.:7,16,34,39, po opravě36

Sukorady - PK-J,A- špatně st.č.:8,27,33,38,39,

PK-W-nevjeli do jednosměrky – st.č.:25,27,36,38,

Obrubce - PK-R-nejkratší směr do koty151-špatně st.č.: 3,4,5,10,18,25,30,33,34,36,37,

Obruby - PK - E - za tratí vpravo- špatně st.č.:22,

Křižovatka s jednosměrkami a dejkami – špatně st.č.: 1,10,12,17,26,27,28,33,34,36,37,39

Podkost - DPK -za map. mostem P - špatně st.č.:3,4,5,8,12,13,18,21,23,30,33,36,38,39

V Libošovicích dne 22.6.2003

Ivan Šourek

A následuje hodnocení Petra Schilindenbucha:

5.KOLO - NOC: trať - Josef Pivoňka HR – Mírek Ludvík

1. etapa – začátek podle plánu „a“. Začínám etapy raději podle plánek, než podle ZM. Líbí se mi to. Škoda, že druhé mapové otočení je nakresleno o 50 dále, než sedí metry. Od začátku obce Sobotka přestal platit vložák s dejkou a je třeba vyčkat až dopravní značky konec obce Sobotka, kdy opět začne vložák platit. V další obci to některé posádky již nevydrží a berou si za dejkou nastrčeného živého „Vojáčka“. My máme první problém s přesným určením konce SM 2. Nevím, zda končí za živým „Potužákem“, (který mi konečně ukázal konec obce Sobotka) a výjezd z ní je správně mapový, což i tvarem odpovídá, anebo jestli končí až o 40m dále a výjezd je nemapový pod podjezd. Nejdříve si pomáhám Řádama, kde se píše, že šipka na konci SM mi určuje mapový výjezd ze SM. Tedy výjezd po mapové komunikaci. (Řády – str. 20 - K - písm. B). Nejprve tedy určuji konec SM špatně a dále mi následující reálný tvar dlouho nesedí. Teprve po čase jedu do podjezdu, kde to už dále sedí. Následuje velmi jezdivá pasáž až do kóty 305 v Jičíně. Jediné, co bych vytknul, byla končící mapová komunikace v Prachově, kde byla SPK F, za ní musím vlevo mimo mapu a po cca 40 m jsem opět v mapě. Při výběru nové trasy musím ale jet vlevo a znovu zahrnout do SPK F, abych zjistil, že se zacyklím a že tudy cesta dále nevede. Při výjezdu na hlavní tam chyběl příkazný směr vpravo – aby to bylo úplně O.K. Jičínem jsme projeli jen okrajově, zato rychle a nápaditě. Končíme detailem ČK 2 a již jsme u K.K.

2. etapa – Celá etapa je maximálně jezdivá, což je na noc velmi dobré. Stále musím vymýšlet nový příjezd na začátek SM 1, který mi ještě komplikuje nová nemapová komunikace na příjezdu do Jičína. Další nová nemapová komunikace mně stěžuje život od kóty 317. V Ohařicích, kde jde stará a nová komunikace jen kousek od sebe, nám chybí 1 x SPK. Kdo to zde zná, je ve výhodě. Dokreslená mapová bublina pod Blaty neodpovídá vůbec tvarem nájezdu na ní. Bez dalších těžkostí končíme v ČK 3.

3. etapa – První kóta 377 je hodně daleko za ČK. Raději nedomýšlet, kdyby někdo neodjel až 210°. Přišel by o cca 9 km a 3 SPK. Při výběru trasy je třeba si uvědomit, že v kótě 297 jedu vložák a ne podmínku, tedy s ním neuvažuji předem a mohu se nechat vyhodit ven z mapy. U SPK za kótou 297 (SPK 71) a před Sobotkou (SPK 38) je na prvním panelu vždy šipka vpravo, aby mě SPK dostala do mapy. Ale kdo měřil, jel by tam stejně vpravo, tedy šipka se mi tam zdála zbytečná a kdo měřil, byl ošizen. Možná se autor bál, aby mu tam některé posádky neujely zcela mimo trať. Velmi hezká byla kombinace kolem kóty 314. Po odjetí SM 2 jedu po nové nemapové komunikaci, ale že přejezdu reálnou železnicí, na kterou byl vložák, poznávám jen z mapy. Jinak bych na tom mostě musel zastavit a jít se s reflektorem dívat, co je pode mnou. To by byl fór, v mapě železnice a v realu třeba řeka. (To máš,Pepo,námět pro příště.) A opět velmi hezká kombinace kolem kóty 280, kde mi detail platí až po odjetí kóty 281. Nás mrzí přehlédnutá SPK Z na SM 3, kterou ale přehlédlo více posádek. Nás to stálo celkově třetí místo. Zákaz odbočení před konce SM 3 nás posílá po mapě vpravo do Spyšova. To byl také hezký fór, mnoho posádek si sice všimlo zákazu odbočení, ale odjeli nemapově rovně. A do ČK 4 podle plánu bylo příjemné dojetí do cíle.

Celkově: - připomínky mám jen dvě

- a) šipka na konci SM, určující výjezd z ní má být podle řádů mapová, tedy po mapové komunikaci, používá se to sice běžně, že se vyjíždí na konci SM podle šipky nemapově, ale být by to nemělo, pro nemapové vyjetí může sloužit úhel výjezdu, azimut nebo jen P,L
- b) je třeba pamatovat také na Řády – str. 23, M/4 – 6. „V každé etapě musí být zadáno minimálně 5 mapově zadaných míst, rovnoměrně rozložených v etapě, se zadaným výjezdem nebo příjezdem.“ V této soutěži byly jedinými mapově zadanými místy se zadaným výjezdem mapově zadané SM. A těch bylo – v první etapě 3 – celkem rovnoměrně rozložené, ale na 41 km je to určitě málo, ve druhé etapě dokonce jen dvě, jedna na cca 8. km a druhá až dva km před ČK. Mezi tím cca 20 km bez přesného záchytného bodu. Ve třetí etapě opět 3 SM. Nevím, jakého názoru jsou posádky z druhé poloviny výsledkové listiny, ale v této soutěži maximálně jezdivé to snad ani nevadilo. Ale může být soutěž, kde jsou záchytné body pro případ „zakufrování“ stěžejní.

Postavit všechny tři etapy na jednu A4 M 50 je snad dobré, ale mně osobně nevyhovuje jedna mapa pro více etap. Mám-li v první etapě podmínku vztaženou k sudým kótám, nevím, kterými budu projíždět v první etapě, tak si musím označit všechny a pro jinou etapu v nich zase platí jiná podmínka a já už je mám zabarvené z první etapy a tak je musím přebarvovat a po třech etapách to už není mapa, ale omalovánky. Mějte, prosím, ohled na moje barvičky a dávejte (alespoň tedy mně) na každou etapu novou mapu. No, asi tušíte, že po Roudnici mohu na této soutěži kritizovat tak jedině závan od letící malé mušky. Soutěž velmi, velmi podařená, rychlá, jezdivá, s kombinacemi, ale nepřekombinovaná. S mapařinou, jen s šesti reálnými údaji na 106 ti km, s těmi bývá často problém, zvláště v noci. Myslím si, že dobře osazená průjezdkama. Všeho bylo akorát, detailů, podmínek, vložáků. I řidič měl své průjezdy. Podle mého názoru, zatím nejlepší letošní soutěž. Kladem byl slovní popis autora vedle vyvěšeného vzorového průjezdu = velmi dobré. (Pepa se tak stává prvním autorem, který má jistotu, že může příští rok opět postavit mistrák – to jsi rád – vid’.)

6.KOLO – DEN: trať - Ivan Šourek HR – Mírek Ludvík

1. etapa – Začínáme po Sobotce. Hned první úzká ulička je neprůjezdná, parkují zde, asi pravidelně, domorodci. Objíždíme ji a po reálných údajích za kótou 312 nastává první pořádný zádrhel. Přijedu na téčko a nejsem v mapě. Kam mám jet? Většina aut kolem nás odjela vpravo a tam tápala, neboť většina nevěděla, zda divná čára v mapě podél tratě je komunikace či ne. Kdo tam zajel a po 100 m nejel přes louku a chodník řekl si, že to cesta není. Následovalo zcela zbytečné bloudění po Sobotce a přilehlém okolí. Když jsem si v cíli na tento problém stěžoval u HR, dal mi za pravdu. Ale jen do chvíle, než přijel vedoucí trati a vysvětlil HR, že komunikace není ta černá čára, ale ta bílá mezera mezi černými poli. Škoda, že tuto pasáž zřejmě HR nejel, protože ji Ivan měnil a nebo nevím. Následoval další výjezd z kóty 312, která byla asi omylem zarámována reálně. Reálná jízda končila ještě před přejezdem, tedy křížení železnice bylo již mapové s nutností plnit podmínku. Kdo si toto neuvědomil, měl to za 500 TB. Asi dost drahá chyba. Následovalo trochu dovádění kolem nové obchvatové komunikace, která byla pouze místy v mapě zakreslena jednou čarou. Sjezd z ní na západě od kóty 213 byl mapově zakreslen jako čuně. Jednoduchá čára má jít mezi dvojitou a ne do jedné z nich. Jenže autor to tam zná, tak co. Já jsem byl v celé oblasti úplně poprvé a musím vše vyčíst z mapy. V této etapě citelně chyběla ještě jedna kontrola od nezávislé posádky, která by dokázala říci, že mapa M 50 je místy nepřesná.

2. etapa – Pro mne nepochopitelný začátek. Dostanu iti, jsem v ČK a mám z ní mapový výjezd, ale ten vede za mne. Jenže prý jsem mimo mapu, tedy vjeďu do mapy a mohu vyjet z ČK dle šipky. To jsem ale potom dostal iti v nějaké ČK, která byla před ČK 2, nebo jsem byl v ČK 2 2x. Není tohle zbytečné? Další část iti je pro mne zcela odlišná než první etapa. Výrazná změna k lepšímu je použitý mapový podklad M 25, který je původní jen s drobnými úpravami a velmi dobře čitelný. Tři podmínky a pět vložáků je dost i na mistrák, jak tvrdilo hodně posádek v cíli, ale mně tohle nevádí. Chce to jen po startu déle stát a vše si důkladně označit. Ivan tak dokonale využil všech pět barev mých zvýrazňovačů, za což mu děkuji, neboť se mi mnozí smějou, k čemu mám tolik barev. Nevím jak ostatním, ale nám v etapě vše sedí, nikde se nevracíme, vyhledáváme drobné mapařské úpravy v několika vesnicích, které se v M 25 dobře čtou. Velmi hezký byl průjezd kolem kóty 224 s kombinací detailu a ZM. A protože nám ani pouť v Libáni před ČK neztěžuje průjezd, čekáme 5 minut před „Kuklíkem“.

3. etapa – Hned v první obci za ČK chce autor, abychom jeli po nemapové komunikaci k otočné SPK 7. Naštěstí se uznávají obě varianty, ale proč, když k té „7“ není cesta? V Osenici hezký fór s nemapovým vjetím do jednosměrky, který přehlížím. Kolem kóty 115 si nesmím splést plánek se ZM. Zajímavý vložák v obci Petkovy plníme, ale protože nedomýšlíme závěrečný nejkratší průjezd, zase chybujeme. V obci kolem kóty 119 měříme raději z obou stran, abychom si byli jisti, co je a není mapa. SPK „Z“ stála špatně, tedy celý průjezd kolem ní je zdarma. Zde je třeba se zmínit o podmínce „po 1. projetí kóty 150 jed““. Podmínka musí být mapová celá, tedy celá mapově řešitelná a nesmí se v ní vyskytovat reálné údaje ani tedy reálná jízdy, kterou nelze předem řešit.

Tato podmínka toto vůbec nesplňovala. Následuje lehčí pasáž kolem kót 120 a 121 a příjezd do kóty 151 musím promýšlet hodně dopředu, po které polňačce je to nejkratší. Nakonec při správném průjezdu mě živá PK nenechává do kóty ani dojet. Přijíždím do kóty 805, kde si trochu vyhraju s jednosměrkama a dejkama, ale vše nám sedí. Závěrečný dojezd do ČK dle ZM není možný, tak to zkusíme dle plánu „a“. Zde se projevilo negativně Ivanovu předělávání na poslední chvíli, neboť tuto variantu prý nikdo neprojížděl. V plánu plním ještě vložák, ale první mapový most vůbec nepřejíždím, což já neobjevuji a za druhým dokresleným mostem mám jet přes příkop na pole za stoh. Tak tam nejezdím, to bych musel jet P nebo L kamkoliv na pole či louku, kde ještě dokážu přejet příkop. Až po dlouhých tahanicích jsou uznány obě varianty. Příjezd do ČK byl též změněn na poslední chvíli, tedy já chvíli přemýšlím, proč je ČK z obou stran. Končí etapa 48 km dlouhá. Mnozí tvrdili, že byla moc dlouhá. Mně to nevadí a i přes velké vedro a několik chyb převládají z této etapy dobré pocity.

Celkově: -

- podle M 50, ať už Ivan nic nestaví, mapy M 25 mu sedí mnohem více
- v první etapě a na konci třetí chyběla větší péče při kontrole
- není dobré něco předělávat na poslední chvíli, protože potom je i více sebelepších kontrolních průjezdů k ničemu, když posádky jedou vlastně „novou variantu“
- soutěž, při které bylo stále co řešit, měřit, neměla nudná místa ani při dlouhé třetí etapě
- jezdivá soutěž na velkém prostoru
- ve vzorových průjezdech chybělo označení jaká SPK kde stála, což ztěžuje orientaci a vede ke zbytečným dotazům a obtěžování jak HR tak i traťáře, proč se mělo jet tam a tam

Zdařilé 5. a 6. kolo. Po výborné noci měl den drobné chyby, které se daly odhalit a vše v pohodě odjet.

TAK TO VIDÍM JÁ.

Petr Schlindenbuch

Vzhledem k tomu, že Petrovo hodnocení bylo již zveřejněno na internetových stránkách, přišla od stavitele 6.kola Ivana Šourka reakce:

Musím reagovat na Petřikovo hodnocení, hlavně první etapy. Jednak se mi zdá, že hodnocení se týká hlavně našich vztahů v klubu, co a jak máme dělat, kterou mapu použít a kudy vést trať, aby nevadila auta v průjezdu trati, kde asi pravidelně parkují domorodci, kolikrát máme kontrolně projet trať, kam jezdila auta kolem něj a kolik TB dostane ten, kdo nepojede tudy apod. Jsem rád, že bylo hezky a bezvětrí, a že nevím co je to nezávislá posádka. Petřiku, ty jsi první etapu mapařsky nezvládl, dovol mi, abych ti teda něco k trati řekl: První tvůj zádrhel byl v tom, že pokud nejedeš po komunikaci v mapě, nevíš, kde jsi, když jsem ti v cíli řekl, že na metr sedí mapa M 50 a přijel jsi na bílou mezeru, seděl jsi, měřil a kroutil hlavou, jak to pěkně pasuje, je to divné, ale bílou mezeru my aosáci obyčejně považujeme za silnici a naopak po divné čáře v mapě navíc, která končí v zástavbě nejezdíme. Jednoduchá čára má jít mezi dvojitou a ne do nich - to jsou tvoje slova, proč jsi teda na téčku (ZÁDRHEL), neodbočil vlevo a takovou neprojel? Ano, uznávám, že já a ani průjezd třech posádek první výkonnostní třídy neodhalil chybu, že kóta 312 byla omylem zarámovaná - prosím, kdo s tím měl problém, odpusťte. Reálná jízda končila ještě před přejezdem - nevím, proč se zabýváš takovou kravinou, (snad, aby bylo co psát) - jednak poslední křižovatka v šipkáci byla označena s ČK a tu jsi i v mapě M50 měl značenou. Co udělat tomu, kdo vynechá půl etapy - nestalo se ani jedné posádce, čili neměl to za 500 TB. Asi dost drahá chyba - nikoho to ani nenapadlo - nevím, co jsi tím myslel. Následovalo trochu dovádění - v této pasáži, ale už hodně plácáš - když komunikace je malovaná jednou čarou a navazuje na dvojitou - to chápu - už jsem říkal, toto jsi měl použít v Sobotce u ZÁDRHELU, ale v této části to nechápu já a asi ani jiní, co jezdili plynule kolem tebe! Prohlédni si nějakou mapu třeba M50, nebo M25 a podívej se, jak jsou napojeny cesty na silnice, třeba kolmo nebo pod nějakým úhlem - jistě nejsou jako čuně. Obchvat byl doplněn do původní staré mapy, některé nové cesty zde nebyly, myslím, že na to ostatní přišli. Všechny vzdálenosti na této mapě seděly přesně s reálem a eventuelně s mapou M25. Škoda, že jsi tuto etapu neměl za 0 TB, mě se líbila.

K druhé etapě : Mirek mi radil, abych vložáky rozdělil do jednotlivých částí, jak je poslední dobou zvykem, ale iti mělo málo údajů, a tak jsem se rozhodl to neudělat, myslím, že když se polovina vložáků odjede hned ze začátku, tak to není nutné - možná. Není to zbytečné - souhlasím, je to zbytečné - ale jednoznačné!

K třetí etapě : Naštěstí se uznávají dvě varianty- ano, protože náznak na odbočení z hlavní ulice doleva mi tam zůstal. Tak proto!(schválně toto porovnej s tím, jak jsi jel v ZÁDRHELU po okraji zástavby!). SPK „Z“ stála špatně - nevím, jak si zase na toto přišel, samozřejmě stála dobře, rozhodl jsem to až při stavbě panelu, protože

jsem si uvědomil, že k bodu E moc posádek nezahne, jelikož toto ustanovení z řádů není moc známé! Chyba za 60 TB. Závěrečný dojezd do ČK – ano, chybil jsem – vůbec jsem se nechtěl zaobírat nějakou mapou A, ale HR mi to nařídil z důvodu vložku, a tak jsem ji označil mapa A a do ití jsem ji nezapsal - omlouvám se vám i Mirkovi, ale jiná mapa do cíle nevedla a nikdo v tom nemohl čekat nějakou záludnost. Odbočení ke stohu – nebylo v žádném případě přes příkop, osobně se tam jel podíval i HR a žádný příkop nenašel, ovšem řekl, že moje ježdění po trávě bylo sice dobré, ale uzná obě varianty. Soutěž neměla drahé chyby – nejdražší – jedna za 260 Dolní Bousov přehlédnutí mapové jednosměrky – nedalo se jinak udělat, jinak max. 160 TB za chybu. Asi 22.6.03 jsem poslal rozbor soutěže Vlčkovi do Zpravodaje, ale vidím, že jsem to měl poslat též do Hyde parku (www.aoscz.info).

V Libošovicích dne 27.6.2003

Ivan Šourek

CÍL NEZNÁMÝ

Již 30. ročník automobilové orientační soutěže, kterou pro své čtenáře pořádá deník Mladá Fronta Dnes, se uskutečnil 14.června. 137 posádek soupeřilo na trati rozdělené do 4 etap o celkové délce 111 km, která vedla z Turnova do Špindlerova Mlýna. Na trati posádky čekalo kromě nástrah jednoduchých itinerářů i několik sportovně zábavných prvků a v cíli byly připraveny pro nejlepší zahraniční zájezdy. Vše bylo zakončeno společenským večerem v hotelu Horal. Soutěž byla soutěžícími hodnocena velmi dobře, za což platí nemalý dík spolupořadatelům z autoklubů Hrubá Skála, ATESO, Krakonoš Jilemnice, a dále Pepovi Pivoňkovi a Vláďovi Nýdrlemu, Aleši Zikmundovi a Zdeňkovi Šimánkovi za zabezpečení jízdy zručnosti a časových a průjezdních kontrol a Vaškovi Konášovi a jeho Kateřině za výpočet výsledků.

Milan Vlček

KRAKONOŠ 30.-31.května

Doplnění výsledků z Českého poháru Krakonoš-Jilemnice - obou soutěží se zúčastnilo 11 posádek.

NOC:

- 1.Černý-Radvan
- 2.Pivoňka-Kuklík
- 3.Holman-Poláček
- 4.Šourek-Ludvík
- 11.Feřtovi

DEN:

- 1.Holman-Poláček
- 2.Klenák-Klenák
- 3.Černý-Radvan
- 4.Šourek-Ludvík
- 5.Pivoňka-Kuklík
- 8.Czik-Schindler
- 10.Feřtovi

KALENDÁŘ 2003

ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Pižeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a10.kolo M ČR
ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska
PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev

ZPRAVODAJ

ČERVENEC-SRPEN 2003

POPDŘÍPSKÉ PRASÁTKO

26.července
Roudnice nad Labem

Příjemná odpočinková soutěž se jela v okolí Roudnice nad Labem. Na startu se sešlo 17 posádek (z toho 4+1 jezdící MR) a jedno naložené prasátko, které bylo určeno ke konzumaci. Netradiční prvky (lidský parkúr, trakařová JZ se "slepým" řidičem, JZ dálkově řízeným autíčkem a střelba) rozhodly o konečném pořadí soutěže.

První etapa byla kombinace pohádky se šipkáčem se sedmi soutěžními úkoly a druhá etapa s fotkami výjezdů z křižovatek a s fotkami různých objektů, které jsme měli najít na trase a seřadit podle pořadí. To nebylo ale vůbec jednoduché a po prvním projetí etapy jsme našli z devíti objektů pět a jeli jsme etapu celou podruhé. Po druhém průjezdu už jsme měli všechny. Toto je účinnější, než všechny možné radary na trati, protože, máme-li najít určitý květináč v okně, tak musíme jet všemi obcemi pomalu a prohlížet všechna okna. On nakonec byl stejně těsně před cílem. To už se ale dopékalo prasátko a teklo z pípy pivo. Tentokrát jsem se občerstvoval já a na spolujezdci bylo nás s autem bezpečně dopravit domů.

Z výsledků: **1. Vizi - Novák 241TB**
2. Černý- Radvan 266 TB
3. Uman - Uman 274 TB

Petr Černý

19.

Nemzetközi Autós Tájékozódási és Ügvevény Verseny

Kisújszállás-Maďarsko
15.-16. srpna

Jako třetí díl Středoevropského poháru a Maďarský pohár se jel zřejmě předposlední ročník této soutěže. Zúčastnilo se 26 posádek z Maďarska (9), Slovenska (6), Rumunska (5), Polska (3)

a Česka (3).

Dvě noční etapy se jely jako obvykle po Kisújszállási, tři denní v pěti blízkých městech. Na rozdíl od předešlých let už stavitelé trati začínají chápat podstatu Středoevropských řádů a rozlišují již mapové a reálné údaje, a to tak, že nás tím až překvapili (za 900TB). I když některé nejkratší průjezdy jim unikly, návrat na SM po její trase jim nevádí, apod. Ale chce to se vžít do autora a jet to tak, jak chtěl on, neboť zde žádná "čtvrtá" etapa neexistuje.

Jako vždy se také jely tři jízdy zručnosti, které se letos vyhodnocovaly opět jenom zvlášť. Mám trochu dojem, že se operativně počítají případně nepočítají podle lepší varianty pro domácí jezdce.

Letos byla novinkou zvláštní zkouška akcelerace na opuštěném bývalém největším sovětském letišti mimo SSSR, které je blízko Kunmadarasu, odkud nám startovali na pomoc i v srpnu 1968. Je "trochu" větší než Milovice. Zde na konci třístametrového úseku měřili rychlost policejním radarem. Vyhráli Drobíkoví (Fabia RS - 130PS) 125km/h, druzí byli Debnár - Linek (Fiat Uno Turbo - 118PS) 120km/h, třetí Skalník - Černý (Felicia - 100PS) 118km/h, čtvrti Punt - Puntová (Peugeot 206 - 110PS) 116km/h, pátí Vandák - Beroš (Fabia - 100 PS) 115km/h.

Jako vždy jsme si užívali i skoro prázdného termálního koupaliště, melounů a našeho oblíbeného bublinkového nápoje Törley.

Z výsledků:

Středoevropský pohár: **1. Sebestyén - Sebestyén (H) 1505TB**, 2. Lumescann - Bindea (Ro) 1545TB, 3. Gyimési - Sebestyén (H) 1655TB, 8. Csik - Kotina (CZ) 2980TB, 9. Drobíková - Drobík (CZ) 2990TB.

Maďarský pohár: **1. Skalník - Černý (CZ) 1815TB**, 2. Daka - Dakáné (H) 3415TB, 3. Vandák - Beroš (SK) 4565TB.

Petr Černý



KALENDÁŘ
2003

ZÁŘÍ	5.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Podřipska
	6.září	Roudnice	4.kolo Mistr. Žatecka, 5.kolo Mistr. Podřipska
	12.-13.září	J.Hradec+Č.Budějovice	7.a 8.kolo M ČR
	19.-20.září	Plzeň	8.a 9.kolo ČP, Mistrovství ČR ZPM
	26.-27.září	Přerov	9.a10.kolo M ČR
ŘÍJEN	18.říjen	Tábor	10.kolo ČP
	25.říjen	Žatec	5.kolo Mistr. Žatecka, 6.kolo Mistr. Podřipska
PROSINEC	13.prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP, Mistr. ČR družstev

Černý

ZPRAVODAJ

ZÁŘÍ-ŘÍJEN 2003

ODJETÉ SOUTĚŽE

PLZEŇ
8. a 9. kolo ČP
19.-20.září

Jako 5.a 6. kolo MČR ZPM a 8.a 9.kolo Českého poháru se jelo dvojkolo v Plzni. Na noční část přijelo 15 posádek, na denní 18. Obě soutěže měly dvě etapy. V noci se jezdilo převážně po Plzni, ve dne se vyjelo i na sever od města. Obě soutěže byly celkem jednoduché, i když několika bodech docela zvláštní:

- v noci se jezdilo podle plánu M10 po průmyslové zóně na Borských polích. Plánek ale nějak divně nesešel a bylo potřeba zcela zahodit měřidla a jezdit jen podle průjezdných cest
- dle zvláštního výkladu (stavitelů trati) pravidel pro reálnou jízdu zajely pouze dvě místní posádky (místo zcela volající pro uznání obojího průjezdu)
- trošku zvláštní tajná kontrola na startu soutěže, kde se vjelo na jednosměrné parkoviště, na něm se konala jízda zručnosti (a jezdilo se i v protisměru!), za ní byla u výjezdu časová kontrola a široký výjezd. Kdo se nenašiboval k levé straně (jelo se doleva), měl 50TB.
- před cílem denní soutěže rozhodlo místo, kde nás dovedl stavitel (úmyslně a ještě na to upozomil!) podruhé na místo přehodnocování. Pokud někdo vystihl úmysl autora, rozhodlo stejně, kde přehodnocoval, když ho mapová šipka hodila do reálné jednosměrky. Pokud na jejím konci a uvažoval se značkou zákaz vjezdu (viz: Petr Schlindenburg 2. odpověď Milanu Hlaváčkovi v diskusi o řádech), tak jel špatně.

Takže moje pocity ze soutěží byly mímě rozpačité.

Z výsledků:

8.kolo

- 1.Štípek-Kalista
- 2.Liška-Hlaváček
- 3.Holman-Poláček
- 4.Čemý-Radvan
- 5.Csik-Schindler
- 10.Sobota-Prokopec

9.kolo

- 1.Holman-Poláček
- 2.Štípek-Kalista
- 3.Liška-Hlaváček
- 5.Čemý-Radvan
- 9.Csik-Schindler
- 11.Sobota-Prokopec

Petr Černý

100.000 RYBNÍKŮ
7. a 8. kolo MČR
České Budějovice

Startovní pole letošního mistrovství republiky se po prázdninách sešlo na jihu Čech, konkrétně v Novosedlích nad Lužnicí, kde bylo zahájení celého dvoukola včetně jízd zručnosti.

NOC: noční soutěž uspořádal AK LADA Jindřichův Hradec. 1.etapa byla nás zavedla k Veselí nad Lužnicí a pak už se jelo na jih do Hosína, kde končila 2.etapa a následovala poslední (typicky městská etapa) po Českých Budějovicích. Itineráře byly postavené na upravenou M50 (ve třetí etapě i na upravenou M10 centra Č.B.), byly přehledné, vcelku srozumitelné a přehledné, ale drobné nepřesnosti se přece jenom objevily. Jak se ani nedalo jinak od Vency Hrušky čekat, bylo v nich spousta krásných chytáků založených na detailech, hodně vložáků i pěkná mapařina, v poslední etapě se itinerářově vyřadil i ve velkém městě, k čemuž jeho domovské „maloměsto“ neposlouží.

DEN: denní soutěž stavěl Jirka Kozel, který je otcem dnešních itinerářů typu „Zliv“, což už je dnes tak zaběhnutá věc, že všem připadá, jakoby se nikdy nejezdilo podle ničeho jiného. Posádky odjely soutěž v prostoru na severozápad a sever od krajské metropole, takže podle itinerářů typu „Zliv“ se jezdilo i ve stejnojmenné obci. Jak říkají někteří pamětníci, Jirka má perfektně zmapovaný kus kraje a to mu zatím vždy vystačilo k tomu, aby s malými obměnami a úpravami stále rozdával velké bodové příděly za nepochopení jeho pěkných chytáků, logických i mapašských. Nejinak tomu bylo i na letošním mistráku, to snad ani nemělo chybu.

CELKOVĚ: na jihu Čech jsme tak měli možnost absolvovat velmi zdařilé sportovní klání, k čemuž přispěli pořadatelé obou kol v čele se zkušenými staviteli trati. Jistě k tomu přispělo nemalou mírou, že na oběma soutěžemi bděl pozorným okem Zdeněk Šimánek, a tak se projevilo, že stejný „dozor“ na dva rozdílné traťáče vedl k velmi dobrému vyznění obou akcí.

Zdeněk ještě vypracoval následnou statistiku: **NOC** - délka třech nočních etap byla úctyhodných 131 km a byla ozdobena 64 PK (27/25/12). Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přídělech absolutně, mezi vítězem a posledním 693 TB proti 3898 TB (podíl 0,178) **DEN** - denní část v délce 125 km zdobilo 69 PK (24/21/24). Bodové příděly: mezi prvním a posledním 189 proti 2920 TB (podíl 0,065).
Milan Vlk

Z výsledků:

7.kolo

- 1.Paulů-Paulů
- 2.Horyna-Kočí
- 3.Holman-Poláček
- 7.Pivoňka-Kuklík
- 8.Šourek-Ludvík
- 11.Schlindenbuchovi
- 12.Čemý-Radvan
- 15.Vlk-mladý Vlk
- 16.Zeiner-Vířl
- 17.Feřtovi
- 20.Csik-Schindler

8.kolo

- 1.Štípek-Kalista
- 2.Bureš-Dužík
- 3.Holman-Poláček
- 4.Schlindenbuchovi
- 5.Pivoňka-Kuklík
- 8.Feřtovi
- 9.Čemý-Radvan
- 11.Šourek-Ludvík
- 18.Csik-Schindler
- 20.Zeiner-Vířl
- 23.mladý Vlk-Vlk

A ještě nezbytné hodnocení od Petra Schlindenbucha:

100.000 rybníků - noc

I. etapa – startujeme z Novosedel nad Nežárkou a pokračujeme prostorem, kde jsem já dosud žádnou AOS nejel. Po vtipném průjezdu opouštíme Novosedly. Na příjezdu do další obce Kolence je reálná komunikace zcela rovná, v mapě je malý zoubek, a tak několik posádek včetně nás v tom hledá fintu. Zbytečně, nic v tom není. V bodě A nám poprvé dělá problém detail bez měřítka, navíc nakreslený jen velmi přibližně. V detailu ostrůvek je v realu jedna křižovatka. Chtělo to dát do křižovatky alespoň kuželku. Následuje podmínka na všech mapových křižovatkách jed' vlevo - asi většina posádek zajíždí v detail kóty 423 až před neprůjezdnou bránu, neboť i slepá komunikace tvoří map.kříž., i když to nemá celé v kuse jedno mapové řešení. Já bych se chtěl zastavit u příjezdu do bodu B a všem, kteří chtějí pochopit, jak se v této situaci mají správně zachovat, doporučuji vzít si k ruce tuto etapu. Přijíždím do bodu B od severu. Cca 50 – 100 metrů před bodem B mapová komunikace dále neexistuje a pokračuji po jediné reálné komunikaci abych vjel do mapy cca 30 – 50 m severně od B. A nyní následuje přehodnocení podle řádů str. 24, příklad II-B. Tedy moje úvaha musí být taková, že si **nepamatuji**, že mapová komunikace neexistuje a jedu znovu po ní do bodu B. V našem případě se dostanu zpět do obce Záblatí, kde přijedu do místa, odkud jsem do bodu B již jednou jel a vidím, že bych se dostal do bludného kola. Poznám hned, že tento problém vyřešil autor jinak a jedu tedy delší cestou do bodu B. Zdůrazňuji, že v tomto případě to nikomu, kdo si výše popsanou úvahu uvědomil, nezpůsobilo žádný problém a v pohodě posádky odjely po trati dle autora. Ale pozor na to!! Mohla by nastat situace, kdy se budou obě trasy (tedy ta správná, kdy si neexistenci mapové komunikace nepamatuji, a ta druhá, kdy s ní autor mylně uvažuje) velmi odlišovat a mohou nastat vážné komplikace. Protože pokud jedu místem, kde jsem dosud nejel, může mi dopravní značení či pokyn PK(SPK) změnit další průjezd. Průjezd kótami 435 a 433 byl pěkně vymyšlen a detail 433 musel zaskočit i HR coby pořadatel PK. Než dal někomu razítko, dělal s tím pěkné foxy. (chceš mě, nechceš mě, nemusíš mě mít, ...) Někdo po dojezdu říkal, že se u plně

čáry v detail 433 zacyklím. Nevím proč, když u této plné čáry musím přehodnotit a s ní dále uvažovat. U bodu C měl být asi detail, neboť reál se od mapy lišil.

2. etapa - hned za ČK 2 se někdo nechal nachytat na plnou čáru. Velmi jezdivá etapa. Po výjezdu z obce Dynín opouštím mapovou komunikaci, která neexistuje a do mapy vjezd z reálné komunikace v místě, kde již s žádnou mapovou šipkou neuvažuji. Na SM 21 mi chyběla SPK alespoň pro útěchu. Po reálných údajích se asi většina v mapě našla, ale myslím, že míry tam nesouhlasily. Průjezd Ševětínem byl problematický v místě, kde autor asi dokreslil komunikaci jdoucí od hlavní na sever a která nesouhlasila ani tvarem ani na míru. Ale dalo se to najít. Na postřeh posádek byl vložený iti s kótou 427, neboť poprvé jsem ji projel jako v iti neuvedenou. Ale chybělo u ní napsat, že vložený iti platí jen jednou a ne už i při dalším průjezdu, kde jsme po jeho opětovném odjetí skončili mimo trať bez dalšího řešení. V detail ČK 3 mám zase drobný problém, že je bez měřítka a nemohu měřit, ale jet jen na oči.

3. etapa - Z okraje Českých Budějovic se dostáváme až do samotného centra města. Celá etapa po městě, ale postavená s velkým citem, tedy stále jedeme, žádné velké motání se na pětníku. Škoda chyby v iti, kdy z kóty 373 mám jet dle mapy F. Ono to nejdříve šlo, nevím zda jsme jeli po chodníku, pak to vypadalo jako cesta, ale pokračovala těsně podél řeky. Mé řidičce se dále jet nechtělo, a protože byl za námi Jarda Holman, známé „čuně“, které všude projede, tak jsme ho pustili před nás s tím, že zjistíme, kam až dojel, eventuálně nahlásíme v ČK, v kterých místech spadl do řeky. Ale ani jemu se kupodivu do vodičky nechtělo, a tak jsme usoudili, že je v iti chyba a jeli jinudy. Mapa F ani SM 31 v M 10 nebyly, ale byly tam všechny cesty, tedy jsme neměli problém se zajištěním. Byla to pěkná městská etapa.

CELKOVĚ : - obtížnost soutěže rovnoměrná ve všech etapách

- velmi jezdivá, iti s jasným zadáním
- detaily bez měřítka být nesmějí a i když to nemělo velký vliv, přesto bych doporučoval detail v měřítkách vždy uvádět
- drobné prohřešky proti řádům neměly podstatný vliv na zdárný průjezd tratě
- po dojetí jsme čekali asi 30 min., ale správných průjezdů jsme se nedočkali, viděli jsme je až ráno

100.000 rybníků - den

1. etapa - startujeme od VŠ kolejí a podle jasné mapy M50 jezdíme po městě. Řekl bych, že bez problémů, vše sedí a za chvíli opouštíme město. Zajímavý vložený iti vztažený ne bezprostředně k něčemu přímo na cestě nebo k dopravní značce, ale k hospodě. Myslím, že ji nikdo nepřehlédl, čímž jsme dokázali, že máme k těmto zařízením vřelý vztah. Jedno z klíčových míst byl příjezd do kóty 223. Kdo neodhadl, že mapová neexistuje, a ta reálná není mapová, měl to za 260 TB. Hodně diskusí po dojezdu bylo kolem podmínky: mezi kótou 224 a 333 (uvedené průjezdy) projed' mapovou jednosměrku. I když mně to připadalo jasné, neboť kóta není bod, a tudíž ji mohu projet kolikrát chci, než splním ten správný výjezd včetně dalších pokynů nebo navazující reálné jízdy, bylo možno si to asi vysvětlit i jinak, a tak byly asi správně uznány obě varianty průjezdu.

2. etapa - Hned po startu nám autor ukázal správné zakreslení reálné cesty do kóty 223, a tak měl možnost každý poznat, jestli to v 1.etapě zajel dobře nebo ne. Za Čejkovicemi jedeme třikrát kolem stejné živé. Tam si řidiči užili, neboť místama rozbitou cestu měli již najetou jako při rallye, a tak tomu mohli šlapat pořádně na krk. Chybička se vyskytla za kótou 153, kde byl mapový most s podmínkou a tu musím splnit na první map. křiž., kde není mapově jednoznačný výjezd a přitom mi nesmí zavést do mapově slepé komunikace A tedy by v bodě M skončilo pro mne řešení. Tedy jsem se mapovému mostu pro jistotu vyhnul, ale takto nelze podmínku použít. Jezdíme po Hluboké, v Zámostí nesmíme přejet plnou čáru a při závěrečné jízdě do ČK 3 si musíme všimnout, že v M 50 je jiná komunikace, než v M 25. Hezká etapa.

3. etapa - etapu začínáme jízdou ve Zlivu, tedy autorově domově a také místu, podle kterého je pojmenován způsob dosud velmi jasného zadání itineráře. Průjezd to byl hezký, SM, výjezd a návrat dle ZM a úvaha s přehodnocováním. Autor zde byl ale až příliš ohleduplný a nechtěl asi průjezd překombinovat. Já bych právě ve Zlivu přitvrdil. Následoval krásný a jasný průjezd Pištinem. Za kótou 321 v Břehově musíme zastavit u živé otočné a spolu s řidičkou se usmívat a čekat, než autor vyndá foťák, sundá víčko, zaostří, poradí se s HR, jestli fotí ze správného místa a po třech minutách nás konečně vyfotí. Přesně o ty tři minuty potom přijíždíme pozdě do ČK. Ale ještě v ní nejsme, musíme správně projet kótou 443 s podmínkou a vložákem po cestě, kde jedeme velmi dlouhé kolo s průjezdkou až na

samotném jeho konci. Není co dodat. Bezproblémová a rychlá etapa. Následuje přejezd před menzu VŠ v ČB. Pro naprosté vyčerpání navigátora st. č.9 (K. K.) ho musel řidič dovést až přímo do přízemí menzy.

CELKOVĚ : - jasná a vyčištěná podkladová M 50

- iti přehledné, jezdivé, nepřekombinované
- dostatek záchytných bodů v celé etapě
- já jsem si nevšiml, jestli viseli správné průjezdy
- po vyhlášení jsem Jirkovi Kozlovi řekl: „téměř dokonalé“
a s tím bych i hodnocení ukončil

K celému dvoukolu: naprosto špičkové stravování (všechna tři jídla) a perfektní ubytování
v dvoulůžkových pokojích !!!

Petr Schlindenbuch

PRETIOX

9. a 10. kolo M ČR
Přerov

Poslední dvě kola Mistrovství České republiky se jela na Moravě, v Mecce AOS sportu, tedy v Přerově, pořadatelem nebyl nikdo jiný než přerovská PRECHEZA a již XX. ročník Pretioxy. O stavbu tratě a povinnosti rozhodčího se rozdělili Vláďa Dužík s Jirkou Burešem, kteří jinak hájí barvy Prechezy celoročně. O podrobný rozbor tratě se na stránkách aosecz postaral již s předstihem Petr Schlindenbuch, mohu tedy být stručnější.

PRETIOX - noc: Necelý týden po podzimní rovnodennosti nebylo nutno čekat na tmou, a tak se do JZ startovalo relativně brzo. Polovina první etapy po Přerově, což se čekalo, zbytek přes Troubky do Tovačova. Délka úctyhodných 43 km se jela na jednoduché zadání, doplněné třemi VI a jednou podmínkou pro celou etapu. K tomu dva detaily. Druhá etapa v délce 41 km se odvíjela ve stejném duchu (tři podmínky, tři detaily). Poslední etapa krátkou částí do Přerova, zbytek etapy v areálu Prechezy s omezenou rychlostí na 25 km/hod. Několik netradičních zadání během noci bylo umocněno podmínkou a dvěma VI v areálu Prechezy. Kdo to nepochopil, byl ve velmi drahých bodech. Mapový podklad tvořila černobílá okresová mapa M50 pro všechny tři etapy, velmi dobře ošetřená a čitelná, obsahovala absolutně pouze potřebné mapové údaje. Průjezdni časy pro někoho stačily, byli i taci, kteří se pohybovali na hranici limitu. Obtížnost etap se od sebe výrazně nelišila. Jezdilo se misty po velmi nekvalitních komunikacích. Délka třech nočních etap byla 116 km a byla ozdobena 72 PK (17/29/26), řekl bych, že velmi nerovnoměrně rozloženými. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přidělech absolutně, mezi vítězem a posledním 363 TB proti 4133 TB (podíl 0,088).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,9

umělecký dojem - 5,4

PRETIOX - den: Po dobrém nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy. Styl itinerářů se nezměnil, zhoršila se kvalita komunikací a ubylo času. V konci soutěže řada posádek konec vypouštěla. Celá denní soutěž se jela na podstatně větším prostoru. Jednotlivé etapy se vzrůstající obtížností. Denní část v délce 122 km zdobilo 69 PK (25/29/35). Bodové přiděly: mezi prvním a posledním 276 proti 4334 TB (podíl 0,064).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,6

umělecký dojem - 5,3

Z výsledků:

9.kolo

- 1.Černý-Radvan**
- 2.Štípek-Kalista
- 3.Holman-Poláček
- 4.Pivoňka-Kuklík
- 6.Schlindenbuchovi
- 8.Ludvík ml.-Rambousek
- 14.Vlk-Vlk
- 15.Šourek-Ludvík
- 18.Feřtovi
- 19.Šimánek-Kozel

10.kolo

- 1.Štípek-Kalista**
- 2.Schlindenbuchovi
- 3.Holman-Poláček
- 5.Csik-Schindler
- 8.Šourek-Ludvík
- 10.Černý-Radvan
- 11.Ludvík ml.-Rambousek
- 12.Vlk-Vlk
- 14.Pivoňka-Kuklík
- 16.Zeiner-Vířl

A nyní již zmíněné hodnocení Petra Schlindenbucha:

PRETIOX – noc:

1. etapa – start je od Prechezy a čeká nás průjezd Přerovem. Vložený iti „po přejetí řeky“ a dejky nám stále mění trasu na začátek SM a potom i při výjezdu z ní. Tomu napomáhají i čtyři otočné PK než opustíme město. Tedy hlavní je stále správně přehodnocovat průjezd. Po vymyšlení správného průjezdu to vypadá jednoduše, ale než se vymyslí právě ten nejkratší průjezd, chvílku to trvá. V obci Henčlov kolem kóty 181 musíme přesně měřit, co je mapová komunikace, která navíc neexistuje a na postřeh je také v iti reálná jízda na mapové údaje. Ze SM 2 nás vložený iti v podobě SM 3 vykopává, i když nás vede dál po trase SM 2. Někdo nad tím kroutil hlavou, ale já v tom nic divného nevidím a řádům to neodporuji. Po dojetí SM 2 jsme v obci Troubky, a kdo nepřehlédne všechny dejky a detail 200, má všechny PK. Hezkou mapařinou v závěru etapy je průjezd kótou 199, kdy neexistuje starý most a po novém nemapovém jsem kótou neprojel.

2. etapa – Asi vrchol noční soutěže se zcela originální podmínkou, kde po projetí každá kóta zvyšuje své označení o +1 a tím se s lichých stávají sudé a ze sudých liché a samozřejmě nechybí podmínka pro celou etapu, co musím jet v lichých a co v sudých kótách. Začínáme v Tovačově a měníme kóty v detail původních kót 210 a 220. Trocha mapařiny po obci a k tomu SM 1 a málokdo je při výjezdu z obce „čistý“. V obci Věrovany měníme 3 x kótu 301 a poprvé nepřehlédneme v iti reálný příjezd do ní. Dále v obci neexistuje mapová komunikace a do toho zákaz odbočení vlevo a pro mnohé platí to samé, co jsem psal o předchozí obci. A čeká nás vrchol etapy v podobě detail 311, z kterého mám po posledním průjezdu kótu 318. Z toho již vyplývá četnost průjezdu způsobená právě podmínkami. Sešli jsme se v tomto prostoru tři auta a to bylo tak akorád. Ale je potřeba, aby posádka mohla někde ocenit výhodu svého nízkého startovního čísla. Mapařina na příjezdu do Brodku s otočnou živou a jednoduchý průjezd obcí nám dává trochu vydechnout. Za bodem E mapová komunikace uhybá a my vjíždíme do ZM již na trase SM 2. Tedy mapové kolečko na její začátek. Zaslouchl jsem něčí argument, že byla zakreslena v ZM neexistující komunikace. Ale to nebyla kreslená mapa, byla to počítačově vyčištěná M 50 a v ní to tak může vypadat. Ale to už dnes nepoznáme a spolu s dalšími počítačově zpracovávanými mapovými podklady si na to budeme muset zvyknout. Základním předpokladem je ale vždy přesné měření v mapě. A z něj pak bych měl poznat, kde jsem. A následné argumenty někoho jsou vždy způsobeny jeho počátečním nepřesným měřením. Ještě si dvakrát změním kótu 335, nepřehlédneme plnou čáru před reálným údajem P a jsme v ČK. Opět se zmíním o tom, co jsem po dojezdu zaslouchl, neboť je dobré naslouchat různým názorům. Řeč byla o způsobu zadání podmínky a o stálém měnění sudých a lichých kót. A že toto není žádná orientace, ale jen stolní soutěž. Toť zaslechnutý názor několika posádek i z první startovní desítky. Následující vyjádření je již pouze mým soukromým názorem a mohu v něm být samozřejmě osamocen, nebo v menšině. V každé soutěži by měla být nějaká ta mapařina a té bylo v této soutěži i v této etapě dost. A ta zmíněná mapařina, o kterou by mělo v AOS hlavně jít, by měla být vhodně doplňována něčím dalším, tedy také smyslem pro kombinaci. A o ten tu šlo. Bylo to něco nového, neotřelého a já mám rád nové věci. Tedy samotný nápad se mi velmi líbil. Co se mi ale nelíbilo byl fakt, že autor s HR nedomysleli možné chyby posádek a z toho plynoucí jiné průjezdy a tím někdy dost děsivé bodové příděly za jedinou chybu (sám jsem příkladem, neodjetí v kótě 208 – P bylo za 400 TB). A to je drahé a tím se dostává do nerovnováhy jedna chyba v podmínce, která nemá s mapařinou nic společného s chybou klasicky mapařskou (namátkou kóta 199 v 1. et., příjezd do Brodku a pak nájezd na SM 2 ve 2. et. nebo příjezd do kóty 330 ve 3. et.). Kdo udělal tyto čtyři mapové chyby měl to také za 400 TB.

3. etapa – Před kótou 330 klasická mapařina, kdy po mapě nemohu jet, vyjeďu z ní a za chvílku vjeďu do ZM na jiné komunikaci. Jižně od obce Rokytnice vjeďu do mapové jednosměrky, která má šipku šikově schovanou až za trati, před trati opět mapu opustím a před V. Dluhonice do ní opět vjeďu. Právě v této obci byla dle mého názoru asi jediná mapová chyba. Protože mapový tvar s vracečkou doprava (kolmá komunikace neexistuje) je výrazně jiný než ten v reálu, kde je úplná vracečka. Jedem tedy dál na východ zapadnout do pole. Naštěstí nám noční zemědělci pomáhají a jsme zase na trati. Po opětovném výjezdu a vjezdu do mapy, tedy po klasické mapařině, jsme v kótě 250 a tím na začátku areálu Prechezy, v němž se

odjel konec třetí etapy. Průjezd z kóty 250 do bodu A dle plánu a detailu bych měl umět vyřešit celý po mapě, neboť mi zde nevyhazuje žádný reálný údaj. Tím chci říci, že v detail 250 měla být zakreslena celá obezlička s SPK C. Průjezd po Precheze měl max. povolenou rychlost 25 km/h. Byl zde radar, kolem kterého se jelo 3x. Vložený ití „za bodem A ...“ nám dost komplikoval průjezd, neboť jsem předem musel uvažovat i s podmínkou také „za bodem A ...“ Řekl bych, že tato kombinace nebyla zvolena právě šťastně a pro někoho ani jasně. V areálu také opouštíme SM 1 a návrat dle ZM také ovšem po areálu. Bylo to ježdění na malém prostoru, ale s mnoha údaji, častým přehodnocováním a mnoha SPK. Vložený ití za začátkem obce po vyjetí z areálu tam už asi čekal málokdo. Napříště jsem pro zvýšení povolené rychlosti v Precheze na 40 km/h, platící alespoň pro páteční noc. (když to někde napálíme, tak vyletí chemička stejně a hasiči by mohli rychleji přijet) ... Ale ne, bylo to zajímavé.

CELKOVĚ : - dostatek mapařiny, vyčištěná M 50

- zajímavá podmínka ve druhé etapě
- nedomyšlení možných drahých chyb posádek v této podmínce
- špičkově zpracovaný průvodce po trati pro každého
- některé komunikace na hranici únosnosti pro AOS – rozbité polňačky
- velké množství živých PK - výborné

PRETIOX - den:

1. etapa – hned po startu opouštíme Přerov a v ití nesmíme přehlédnout reálnou jízdu na mapově pravou. Jedeme po nemapová a křížíme mapu. Na chvíli váhám, zda nemám jet vpravo. Mapově pravá znamená, že musím po mapové komunikaci do křižovatky přijet a také z ní vyjet. Ale ví to také autor? Ale ano, věděl to. Tak musím na tu správnou pravou jet asi 2 km za Přerov. Následuje vcelku bezproblémová rychlejší jízda po několika SM, po kterých je vždy několik reálných údajů, pak se najít v mapě a jede se dál. Na konci SM 2 snad skoro všichni berou SPK navíc, neboť SM před ní lehce uhnula.

2. etapa – Po odjetí mapové chlupaté čáry pokračujeme podle plánu, u kterého je zapsán jediný vložený ití pro řidiče za celou soutěž – „za mostem vlevo“. Vložený ití mi tedy platí v době, kdy jedu podle plánu, snad také v době, kdy jsem mimo plánek a musím se do něj dostat. To ale většina zjišťuje až ve chvíli, kdy se ocitají mimo trať bez otočné SPK a tím bez dalšího řešení. Mnoho posádek tápe, zda vložený ití platí i na SM 1, na jejíž začátek jsem jel podle plánu. Vložený ití tam již neplatí, ale jsou to zcela zbytečné dohady po dojezdu, kdy některé posádky nechápou, kdy vlastně vložený ití platí. Ani mne to nebylo jasné hned. Oč jednodušší a pro posádky zcela jednoznačné by byl zápis se svorkou nad okénky, odkud a až kam vložený ití platí. Opět jedeme několik SM, na SM 2 je zlom se špičkou moc neodpovídající skutečnosti. Nakonec jsou uznány dvě možnosti. Mám ale připomínku ke SM 3, jejíž konec na volné ploše se dal zajet jen s určitou dávkou fantazie, kde že by mohla SM končit. Následující výjezd z kóty 291, kde mapová křižovatka neležela na reálné křižovatce, dále L, to bylo ještě v pořádku, ale potom reálně P a vykreslený tvar, to bylo opět na fantazii. Vykreslenému tvaru prý odpovídaly poskládané kameny na volné ploše. Tak to mi nějak úplně ušlo. A sám bych tuto kombinaci nikdy nepoužil. Oč jednoznačnější a tím bezproblémové jsou údaje mapové, třeba detail. nebo malý plánek. Jedem přes obec Tupec, na jejímž konci je špičkově umístěno měření rychlosti fotobuňkou. Že ale radar psal!!! Škoda že jich po trati nemíváme více! SM 6 přesahuje až za hlavní, potom mapový průjezd kolem bodu G a závěrečný reálný šipkáč tak trochu na výdrž nás přivádí s velkým zpožděním do ČK.

3. etapa – Začátek etapy ubíhá velmi svižně až do Oseka, kde nás přibrzdí až polňačky podél tratě svou „kvalitou“ až na hranici únosnosti. Poté, co mineme radar v Oldřichovicích se dá říci totéž o přes 2 km dlouhé polňačce, jeté jako figl na vyjetí v mapové jednosměrce. Přijíždíme na cukrovku zasypanou plochu kolem kóty 227. Ta cukrovka mi nevalila, ale jak mám poznat, jaká je mapová komunikace v M50 v tom hnídu kolem 227? Muselo se na to přijít jen logicky, že jsem SM 3 musel po komunikaci v M 50 opustit. Ale dva severní rohy jsou v M 50 rohaté, v plánu kulaté – chtělo to fantazii. Kdo se vracel zpět do SM 3 podle plánu a nikoliv podle ZM, měl to za 320 TB. Trochu drahé, nemyslíte? Jen pravda, že následující SM 4 byla v M 10. Ale přesto, kdo by špatně odměřil její začátek, měl to za 300 TB. Možná si teď někdo řekne, proč se zabývám tím, co kdyby. Ale jakou autor si musím při osazení SPK klást neustále otázky, co kdyby někdo udělal tu a tu chybu. Aby nebyla předražená. Jedem do bodu „I“ a dále jsou dvě reálné SM. Zde mělo dle mého odposlechu nejvíce posádek problémy. Jednak většina přejela začátek SM 5, který byl ihned za bodem „I“. Mnozí ale přemýšleli, zda je do „I“ a začátek SM 5 jedna křižovatka nebo dvě. Rozhodně chyběl v ití detail I právě proto, aby jasně ukázal, že to jsou

křížovatky dvě. Mně je sice tak trochu záhadou, proč dělá mistrovským posádkám problém odjet dvě po sobě následující reálné SM, ale bylo tomu tak. A kdo neodjel SM 5 byl v pr.... a další záchytný bod v ití byl až začátek SM 7. Celkem to čítalo 9 PK. I když tu živou na hlavní by si asi každý vzal. U druhého průjezdu bodem „I“ měl být zadán výjezd, aby se dalo „chytit dříve“. Ale stejně by někdo nenašel kótu 240, kterou si vynesl pomocí SM 6. Pouze posádka st. č. 25 si všimla, že jedna kóta 240 je zadaná v ZM, druhá se vynášela pomocí SM 6. Ještě že tato SM byla reálná a tedy se odjela hned na první křížovatce, kde mohu jet uvedeným azimutem. Po jejím odjetí mohl nastat problém, do kteréže kóty 240 mám vlastně jet. Asi bych zvolil tu bližší, přesto by se měl uznat i průjezd těm, co by jeli do kóty vzdálenější. Naštěstí to takto nikdo nezajel. Máme 900 možností pro označení kóty a přesto se stane chyba. I mně se to již jako autorovi stalo. Po SM 7 se máme dostat do bodu K. Je třeba nejen přesně měřit a tak zjistit, že stará mapová komunikace již neexistuje, ale i znát ustanovení v řádech o přehodnocování. Tedy víme, že když přehodnocuji u neexistující mapové komunikace, uvažuji s tím, že neexistuje, a tedy nejedu zpět do tohoto místa (jak jsme museli jet zpět např. v Roudnici – vzpomínáte?). ale musím vymyslet cestu do „K“ jinudy. Díky lístečkové PK tam již ani nemusím a za chvíli jsme v ČK.

CELKOVÉ : - dostatek mapařiny, vyčištěná M 50

- několik velmi drahých chyb
- některé komunikace na hranici únosnosti pro AOS – rozbité polňačky
- dostatek živých PK - výborné
- absence vložený ití pro řidiče – zvláště v denní soutěži by mělo být (pouze můstek u jednoho plánu)
- dobře umístěné radary

PRO CELÉ DVOUKOLO

- špičkové zázemí v podniku Precheza
- velmi kvalitní ubytování a stravování
- po delší době dvě kvalitní JZ na dostatečném prostoru s množstvím prvků = výborné (a noční JZ skutečně ve tmě !)
- vedoucí trati a HR nebyli přetížení dalšími povinnostmi na trati a po dojezdu byli k dosažení pro všechny soutěže (škoda, že si toto nemohou dovolit i jiní pořadatelé pro akutní nedostatek lidí kolem)

Petr Schlindenbuch

Malá připomínka: na této soutěži objevil i jeden z nešvarů, který však vadí pouze někomu. Kvalita několika komunikací byla prachmizerná, zejména ve 3. noční etapě cesta podél trati byla spíše cesta džunglí. Apeluji na pořadatele: soutěže se jezdí i s normálními auty – tedy takovými, kde ještě škrábance od stromů a větví jsou na laku vidět a bylo by proto dobré brát při stavbě trati i ohled na toto a vyvarovat se takovýchto cest, kdy evidentně i za světla je jasné, že může dojít k poškození laku, nemluvě už o drásání spodku vozidla.

Milan Vlk

20. ADAC Goldener Kompass

11. října 2003
Německo

Na 20. ročníku naší oblíbené německé soutěže, spadající do otevřeného mezinárodního mistrovství Německa, která se jezdí blízko Berlína se sešlo celkem 28 posádek. V mistrovské kategorii A bylo 12 posádek. Z toho byly dvě české (AMK Praha 3 - Žižkov)

a dvě polské (Automobilklub Wielkopolski).

Cesta do Berlína nám trvala cca 4,5 hod. Nejhorší je stále úsek z hranic do Drážďan. Tam těžce řádila loňská povodeň a silnice a mosty mnohdy nejsou ještě v pořádku a je mnoho jednosměrných úseků řízených semaforem. I na úzkokolejných železnicích se povodeň podepsala a zcela ji zlikvidovala. Zato kus dálnice za Drážďanami už je zcela nový a není problém zde jet rychlostí přes 200 km/h. Problém je jen s vírem v nádrži. (20 l/100km). K Berlínu už se situace zhoršuje a dálnice se staví, ale po staré betonce se jede už jen několik málo km.

Soutěž byla dlouhá 105 km (najeli jsme 160) skládala se z 9 úloh, na které byly celkem čtyři hodiny plus další hodina povoleného zpoždění.

První úloha spočívala v projetí bodů vyznačených v mapě, druhá byla chlupatice o 60-ti křížovatkách. Ta nám dala řádně zabrat, neboť zjistit, co považoval za slušnou odbočku značenou plnou

čarou a "neslušnou" značenou čárkovaně, bylo skoro nemožné. Většina cest začínala tak 5-ti metry asfaltu nebo dlažby a pak přešla v hlinu. Třetí úloha bylo 56 číslovaných políček šipkáče v řadě, akorát políčka s čísly 16 a 15 byla prohozena - na což naše jedna posádka doplatila. Nakonec jsme zjistili, že se jednalo o křižovatky mapové, ale směr příjezdu byl ze spodního paprsku. Další úlohy byly obdobné, projetí šipek a bodů zadaných pomocí výřezů z mapy, něco jako dlouhá slepá mapa a jejich oblíbená Streckenskizze, kdy se musí napřed projet nejkratším způsobem body v plánu a pak se musí projet všechny komunikace. Jinak je celá soutěž jednosměrná, tzn. kudy jsem jednou projel jedním směrem nelze pak jet proti, a to ani sebemenší kousek. A to se musí uhlídat.

První čtyři posádky zajely soutěž na průjezdky čistě a rozhodovaly minuty zpoždění.

<u>Z výsledků:</u>	1. Kulinski - Vogel	(D)	0TB (3min)
	2. Feřt - Černý	(CZ)	0TB (26min)
	3. Marks - Marks	(D)	0TB (27min)
	10. Sulczynski - Halatka	(PL)	70TB (50min)
	11. Černý - Feřtová	(CZ)	90TB (53min)
	12. Sobkowiak - Rybak	(PL)	220TB (57min)

Petr Černý

KRAJEM KALICHA

18. října
Tábor

Desáté kolo Českého poháru v AOS stavěl Jan Holas pod dohledem Standy Kočího v Táboře a severozápadně od něj. Tříetapová soutěž o celkové délce lehce přes sto kilometrů se jela na okresovou padesátku, doplněnou pro ty části etap, které se jely po městě, podrobnější mapou M25. Itineráře patřily k těm jednodušším a časy na průjezd etapami byly stanoveny opravdu hodně volně. Snad právě proto jsme – ukolébání jednoduchými průjezdy – nadělali v soutěži tolik chyb. (Pozn.: zde musím vyzdvihnout výkon mého šoféra, který přijel ukolébán zřejmě už z Vrchlaví a na zručnosti poctivě posbíral snad všechny patnáctky, občas proložené říznou desítkou.) Soutěž byla poznamenána poměrně malým zájmem třídních posádek – jedenáct jedničkářů a jen patnáct posádek jelo Český pohár. Naopak se pořadatelé podařilo „nalákat“ 29 krajanů! Zahájení soutěže a vyhlášení výsledků s množstvím cen, kde se dostalo opravdu na každého, se odehrávalo v příjemném interieru restaurace Na Kopečku v Táboře.

Z výsledků: **1.Schlindenbuchovi**, 2.Holman – Poláček, 3.Černý – Radvan, 4.Pivoňka – Kuklík, 5.Zikmund – Vír, až 6.Šourek – starý Ludvík a kdesi vzadu na 11.místě úplně ukolébání Rambousek mladým Ludvíkem a americkou hausfrau.

Karel Kuklík

ZE ŽIVOTA MOTORISMU

Offroad Jamboree 30.srpen

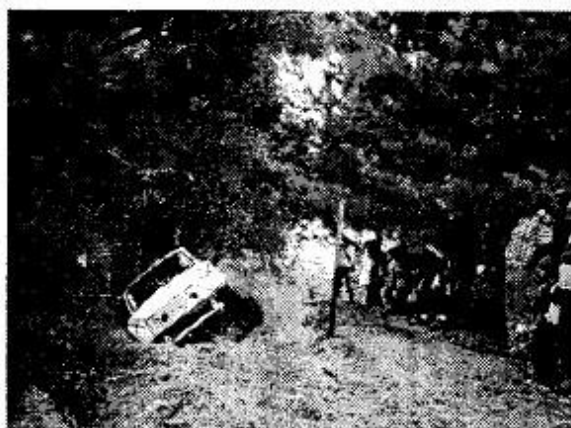
V průběhu srpna jsem narazil na stránky www.offroad.cz, a zaujalo mne, že ve Stráži pod Ralskem se pořádá na konci prázdnin závody teréňáků, a že bude postavena trať i pro čtyřkolky „leštěnky“ a jejich posádky, kteří v terénu ještě nejeli. To jsem ještě nezkusil, a tak jsem se svým Golfem vyrazil.

Na místě jsem zaplatit vstupné za rodinu a soutěžní posádku a byl mi ukázán směr, ve kterém se nachází prostor soutěže. V tom okamžiku jsem poprvé znejistěl, protože necesta po které všichni odjížděli byla přehrazena padlým stromem maximálně jednou za padesát metrů. Přes stromy ostatní vesele poskakovali a já, když jsem se je snažil odtáhnout, byl za exota. Prohlédl jsem si nejlehčí modrou trať a odhadl, že se škodami, které bych napáchal bych se mohl do 200.000,- Kč vejít. Možná proto, možná, že jsem se raději chtěl dívat na ostatní jsem účast v závodě vzdal.

Potom jsem však zaslechl, že se jede **orientační závod**. Začal jsem zjišťovat podrobnosti, a že to prý má asi 2,5 km, a že to v podstatě ani terénem nevede, jenom po cestách. Účast dětí v autě nebyla povolena, a tak jsem je na startu vysadil se slovy: „ Tři minutky tady počkejte a buďte hodní“. Dostal jsem itinerář a pochopil, že se jedná v podstatě o rallyácký rozpis, kde jsou značeny kontroly a změny

směru. 200 metrů odbočka doprava na horší cestu, po 260 metrech se šotolina změnila na vyjeté koleje od traktoru. 100 odbočka doprava, opět na horší cestu. Po 230 metrech nějaké divné téčko, vydávám se doprava nic se nehorší, něco nehraje. V traktorových kolejích rychle zpátky a znova. Nic. Při třetím průjezdu si po 150 m všimám pěšinky, kterou se kdysi vydal nějaký houbař. Zkousím tam odbočit, moje milovaná polovička mne nazývá magorem. Jsem však tvrdý, vyhýbám se několika pařezům a už vidím průjezdní kontrolu. Jedu správně. Ve stejný okamžik poprvé promačkávám pravý práh vozu. Pokračujeme. Začínám chápat co to pro offroadáky znamená, že to skoro nevede terénem. Chvillemi mám pocit, že mne z těch míst dostane jenom vrtulník. Probíjím se dál terénem. Být tady nějaký ochránce přírody tak mne zastřelí bez výstrahy. Na druhou stranu příroda tady zažila Rusáky, takže tady už ji nikdo víc nemůže ublížit. Několikrát vybiháme do lesa hledat kontroly a pod 20 minutách se objevují v cíli. Na 2,5 km slušný výkon. Děti se ptají proč že jsem je nechal tak dlouho čekat. Končím na 9. místě z 38 mezi čistokrevnými offroadáky. A pak že nemám srdce (a poničené auto).

Do večera pak koukáme na nejtěžší sekce pro offroad. To se vezme bagr. Vyhrabe díry až na doraz ramene, a potom se na všechny okraje díry vyznačí branky, kterými musí projet. Samotná díra je pro člověka bez žebříku k nezdolání. Potom přijede soutěžní posádka a do díry spadne. Potom se automobil snaží pomoci heverů, navijáků, lopat, krumpáčů, trámků a dalších udělatek dostat z díry zase ven. Pokud nějaký strom překáží vhodnému průjezdu, je nutno na něj několikrát přímo najet a pařez potom vadi mnohem méně. Nutno říci, že při tom automobily popírají veškeré fyzikální zákony.



Musím se zmínit ještě o jedné hezké zábavě. To se postaví okruh s několika dírami s plynulejším nájezdem. Po projetí se některé díry trochu zaplní vodou z cisterny. Když to všechny posádky projedou, tak se do některých děr, aniž by to posádky věděly, přidá tak metr vody. Posádky již vědí, že díru bez problémů projedou, tak bez sebemenšího zaváhání začnou v dírách topit svoje automobily, z nichž cena mnohých přesahuje 2 mil. Koukat se na uvízlou posádku, která se chce dostat z kabiny, a tak otevře okénko, čímž napustí hladinu v autě jenom lehce nad řadící páku je nezapomenutelný zážitek.

Celý den byl doplněn různými soutěžemi, kolotočem, dětskými buginami, pro ženy pak výměnou svíček či hodem bábovkou do dálky.

Docela pěkný den.

Rambo

KALENDÁŘ 2003

PROSINEC	13.prosinec	Jindřichohradecký KAPR	11.kolo ČP a Mistrovství ČR družstev
-----------------	-------------	---------------------------	--------------------------------------

ZPRAVODAJ

LISTOPAD-PROSINEC 2003

ODJETÉ SOUTĚŽE

KAPR

Český pohár a MČR družstev
13.12.2003
Jindřichův Hradec

Tak jsme se opět sešli na Jindřichohradeckém Kapru, a to je neklamné znamení, že další sezóna AOS je za námi. Tentokrát se Kapr jel i jako soutěž družstev, což bylo pro malý pořadatelský sbor z AMK LADA bezesporu organizačně náročné. Soutěž družstev byla zahájena v Nové Včelnici. Družstevní etapa měla 111 km, takže tříčlenná družstva si ji musela rozdělit na jednotlivé části, aby ji stačila v daném čase projet. Hlavní rozhodčí trochu pozměnil prováděčky (původně měli všichni dojet do půl hodiny po první posádce, což mohlo při maximálním zpoždění první posádky být i 130 minut, nově museli být všichni v cíli do maximálního pozdního limitu, který byl 100 minut), a tak časový limit na etapu byl šibeniční – zejména posádky, které vyfasovaly prostřední část, měly co dělat dojet do cíle v limitu, který by nediskvalifikoval celé družstvo (a ne všem se to povedlo, neboť po ránu to i dost klouzalo). Etapa skončila na letišti v Jindřichově Hradci, odkud už se jel dvouetapový Kapr (pohár) a Kapřík (náborovka). Celá soutěž skončila v Nové Včelnici, kde bylo ukončení celé akce (vyhlášení, večírek). Autorem trati byl Vašek Hruška, itineráře byly postavené na M50 (pěkné, čisté a vykreslené černobílé výřezy), které byly doplněny mapami v M25 a řadou detailů. Itineráře byly jednoduché, mezi nejlepšími posádkami rozhodovaly časy a zručnost a ten, kdo udělal větší chybu, se odsunul do nižších poloh výsledkové listiny. Soutěž byla jezdivá, roztažená do velkého prostoru. Je s podivem, kam si autor dovolil zavést trať při vědomí, že v den soutěže můžou panovat klasické zimní podmínky. To však letos neplatilo, panovalo chladné zimní počasí, avšak beze sněhu, ráno to trochu klouzalo, později přšlo. V cíli se konala známá závěrečná etapa - zásadní chyba se objevila v závěru družstevní etapy, několik nejasností a nejednoznačností bylo i v ostatních etapách a znamenalo to značné úpravy vzorového výkazu. Druhý problém vznikl tím, že některé posádky neměly zapsaný příjezd do cíle družstevní etapy, neboť jízdní výkaz měla posádka, která byla ještě na trati. Byla to chyba pořadatelů v ČK, ale přesto mne udivuje, že některé posádky (a byli to zkušení jezdci, ne nějací zakřiknutí začátečníci) se nesnažily o to, aby jim správný čas byl do jízdního výkazu zapsán. Šlo přece o soutěž družstev, která má jisté odlišnosti, a to i mimo jiné v tom, že se lze domluvit mobilními telefony a zejména u špičkových jezdců se dá předpokládat, že mají zájem na tom, aby čas jejich příjezdu byl zaznamenán - nebo si snad mysleli, že to později bude pořadatel číst z křišťálové koule? No, a nakonec to tak dopadlo, posádky bez zapsaného času se ozvaly - jak jinak než v pověstné závěrečné etapě (tam je každý nejchytřejší a umí se ozvat) - a časy příjezdů se téměř tahaly z klobouku, ostatně jak jinak lze nazvat dopisování dopoledních časů pozdě odpoledne podle toho, kdy tak asi přibližně přesně někdo někoho v ČK zahlédl !!! No a tak se stalo, že vyhlášení výsledků bylo dost opožděné, odměnou bylo tradičně mnoho cen pro nejlepší i pro celé „křoví“. A z Kapra jsme odjížděli s pocitem, že to byla dobrá soutěž na závěr sezóny.

Z výsledků Kapra:

1.Černý-Radvan, 2.Holman-Poláček, 3.Štípek-Kalista
6.Pivoňka-Kuklík, 7.Schlindenbuchovi, 11.Šourek-Ludvík ml.,
14.Rambousek, Ludvík ml. 16.Zeiner-Vírl, 18. Vlk-Vlk, 22.Feřt-Feřtová
Soutěže Kapr se zúčastnilo 28 posádek.

Z výsledků soutěže družstev:

1.AMK PRETIOX: Kašpar-Sedláček, Bureš-Dužík, Štípek-Kalista
2.KOSCHLIHOKOSCHLIKO: Schlindenbuchovi, Horyna-Kočí, Kozel-Kozel
3.AOS PRAHA: Pivoňka-Kuklík, Šourek-Ludvík st., Rambousek-Ludvík ml.
4.ŽIŽKOV: Zeiner-Vírl, Vlk-Vlk, Feřtovi
Soutěže družstev se zúčastnilo 10 tříčlenných družstev.

Milan Vlk

KALENDÁŘ

2004

V kalendáři jsou uvedeny termíny soutěží Mistrovství ČR a Českého poháru.
Podrobný kalendář všech známých soutěží najdete na <http://www.aoscz.info>

ÚNOR	28. únor	Zimní Hrubá Skála	1. kolo ČP
DUBEN	16.-17. dubna	Teplice nad Metují	2.a 3. kolo ČP
	23. -24. duben	Vyškov	1. a 2. kolo MČR
KVĚTEN	14.-15. květen	Lučany	3. a 4. kolo MČR
	21.-22. květen	Most - Litvínov	4. a 5. kolo ČP
ČERVEN	4.-5. červen	Horní Branná	5. a 6. kolo MČR
ZÁŘÍ	3.-4. září	Roudnice	6.a7. kolo ČP
	10.-11. září	Jilemnice	7.a 8.kolo MČR
	24.-25. září	Plzeň	8.a 9. kolo ČP
ŘÍJEN	1.-2. říjen	AOS Praha	9. a 10.kolo MČR
	26. říjen	Tábor	10. kolo ČP
PROSINEC	11. prosinec	Jindřichův Hradec	11.kolo ČP

Vážení přátelé,

jak jste se již dozvěděli, domluvili jsme se s Mirkem Ludvikem, že Ročenku vydáme společně v rámci Novoročního Zpravodaje, který by měl vyjít na konci ledna. Prosím adresujte své příspěvky Mirkovi, my už si to nějak přebereme. Doufáme oba, že něco napíšete. Předem všem děkujeme.

A to je letos úplně vše.

Přeji vám do roku 2004 vše nejlepší, hodně zdraví, štěstí a spokojenosti a ať se Vám vše daří.

Milan Vlk