PRAŽSKÝ NOVOROČNÍ ZPRAVODAJ AOS

LEDEN 2004

Vážení a milí sportovní přátelé,

vzhledem k tomu, že toto vydání Zpravodaje má v záhlaví uvedeno, že je novoroční, je to neklamnou známkou toho, že jsme zase o rok starší a další sezóna orientačního automobilového sportu patří minulosti. Díky nezměrnému úsilí pořadatelů našich akcí proběhla sezóna podle plánu, a tak je možno jak už je tradicí, se v tomto čísle seznámit, co nás v roce 2003 na poli AOS potkalo.

Nová sezóna již začala, pořadatelé již nosí v hlavě spoustu nápadů jak zamotat hlavu soutěžící, a tak přejme jim i sobě, aby vše proběhlo tak, jak je naplánováno a abychom ze soutěží odjížděli s pocitem, že vynaložený čas i peníze nebyly marné a i pořadatelé měli pocit, že to co udělali, udělali dobře a znovu se o to opět někdy pokusí. A buďme tolerantní. Ono opravdu vždy všechno nevyjde tak, jak jsme si to představovali

Přeji Vám hodně zdraví, štěstí, spokojenosti a mnoho úspěchů v osobním, profesním i sportovním životě.

Milan Vlk

MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY
2003

Mistři České republiky 2003

Pavel ŠTÍPEK – Jiří KALISTA

Pačejov

1.

J.Holman-L.Poláček

Teplice nad Metují

2.

J. Bureš-Vl. Dužík

Přerov

3.

Historická tabulka Mistrů

1965	Vajda	1985	Ludvík-Šourek
1966	Hlaváček	1986	Velan-Budík
1967	Jakubec	1987	Kratochvíl-Kratochvíl
1969	Kuzmín	1988	Bublík-Kopeček
1970	Doležel	1989	Sokol-Dužík
1971	Citta-Maršálek	1990	Velan-Budík
1972	Lejsek-Lejsek	1991	Velan-Budík
1973	Král	1992	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1974	Kencl-Kenclová	1993	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1975	Rujbr-Jarušek	1994	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1976	Bartoněk-Hostinský	1995	Schlindenbuchová-Schlindenbuch
1977	Kencl-Kasalý	1996	Trtík-Sedloň
1978	Kencl-Kasalý	1997	Kašpar-Sedláček
1979	Kencl-Kasalý	1998	Trtík-Sedloň
1980	Kencl-Kasalý	1999	Kašpar-Sedláček
1981	Strmiska-Strmisková	2000	Štípek-Kalista
1982	Zikmund-Vlk	2001	Štípek-Kalista
1983	Janečka-Dužík	2002	Holman-Poláček
1984	Ludvík-Šourek		

2003 Štípek-Kalista

Umístění pražských posádek na Mistrovství ČR v roce 2003

Za Prahu jezdilo v roce 2003 jedenáct posádek, na nejvyšší příčky se však pražské posádky v celkovém pořadí opět nedostaly. Bezesporu úspěchem jsou však tři místa v první desítce (v závorce umístění v roce 2002): nejlépe z Prahy, a to těsně pod stupni vítězů na 4.místě skončili Schlindenbuchovi (5), na 6.místě skončila posádka Černý-Radvan (8) a na 9. místě Pivoňka-Kuklík (9). Ve druhé desítce máme pět posádek: na 11.místě Šourek s Ludvíkem sen. (11), na 17.místě Czik-Schindler (28), na 18.místě Vlk-Vlk (21) na 19.místě Zeiner s Virlem (18) a na 20.místě Feřt-Feřtová (26). Zbývající pražské posádky obsadily třetí desítku: na 22.místě Rambousek s Ludvíkem jun. (14), 23.Šimánek-Kozel (33), 28.Krupa-Kuthanová (29).

Umístění pražských posádek v první desítce jednotlivých soutěží M ČR 2003

Teplice nad Metují-noc:	4.Schlindenbuchovi
	5.Pivoňka-Kuklík
	6.Černý-Radvan
Teplice nad Metují-den:	**1.Černý-Radvan**
	3.Šourek-Ludvík sen.
	6.Ludvík jun.-Rambousek
	7.Pivoňka-Kuklík
	9.Šimánek-Kozel
Roudnice-noc:	5.Černý-Radvan
	7.Schlindenbuchovi
	9.Ludvík jun.-Rambousek
Roudnice-den:	3.Černý-Radvan
	4.Schlindenbuchovi
	9.Šourek-Ludvík sen.
Libošovice-noc:	7.Schlindenbuchovi
	9.Zeiner-Virl
Libošovice-den:	4.Schlindenbuchovi
České Budějovice-noc:	7.Pivoňka-Kuklík
	8.Šourek-Ludvík sen.
České Budějovice-den:	4.Schlindenbuchovi
	5.Pivoňka-Kuklík
	8.Feřt-Feřtová
	9.Černý-Radvan
Přerov-noc:	**1.Černý-Radvan**
	4.Pivoňka-Kuklík
	6.Schlindenbuchovi
	8.Ludvík jun.-Rambousek
Přerov- den:	2.Schlindenbuchovi
	5.Csik-Schindler
	8.Šourek-Ludvík sen.
	10.Černý-Radvan

Přehled odjetých soutěží Mistrovství České republiky 2003

1.	P-TRANSPORT CUP-noc	Teplice nad Metují
2.	SPAR-MÁŠOVÁ-den	Teplice nad Metují
3.	PHILIPS CUP-noc	Roudnice
4.	PHILIPS CUP-den	Roudnice
5.	AUTOTUR-noc	AOS Praha+ Vrchlabí (Libošovice)
6.	AUTOTUR-den	AOS Praha+ Vrchlabí (Libošovice)
7.	100.000 RYBNÍKŮ-noc	Jindřichův Hradec
8.	100.000 RYBNÍKŮ-den	České Budějovice
9.	PRETIOX-noc	Přerov
10.	PRETIOX-den	Přerov

Mistrovství ČR 2003

(započítává se 7 nejlepších z 10)

Umístění	Posádka		1. Teplice n. M. - noc	2. Teplice n/M. - den	3. Roudnice - noc	4. Roudnice - den	5. Libošovice - noc	6. Libošovice - den	7. Jindř. Hradec - noc	8. Č. Budějovice - den	9. Přerov - noc	10. Přerov - den	body celkem
1.	**Štípek - Kalista**	**Pačejov**	2	4	2	1	6	2	4	1	2	1	346
2.	Holman - Poláček	Teplice n/M.	1		1	5	3	5	3	3	3	3	292
3.	**Bureš - Dužík**	**Přerov**	3	5	3	6	4	3	5	2			332
4.	Schlindenbuchovi	Modřany	4	15	7	4	7	4	11	4	6	2	326
5.	Paulů - Paulů	Horní Branná	15	19	4	2	5	6	1	10	9	7	323
6.	Černý - Radvan	Praha	6	1	5	3	15	21	12	9	1	10	322
7.	Horyna - Kočí	Tábor	11	13	10	8	2	7	2	0	11	4	313
8.	Kotina - Zrubecký	Kladno	10	2	6	7	8	13	13	17	5	9	310
9.	Pivoňka - Kuklík	Praha	5	7	0	18			7	5	4	14	297
10.	Vašátko - Mrštík	Ústí n/Labem		11	17	12	10	9	9	6	10	6	296
11.	Šourek - Ludvík Jar.	Praha	13	3	12	9			8	11	15	8	293
12.	Ačai - Borovička	Rovensko	9	12	14	20	14	14	6	13			275
13.	Klenák - Klenák	Most	7	8	16	10	22	18	23	7	17	22	274
14.	Boudný - Boudný	Semily	8	16	22	13	17	10	14	12			267
15.	Špaček - Starý	Radvánovice	12	24	18	25	12	8	10	16	26	18	263
16.	Jíše - Pém	Roudnice n/L	21	14			11	11	24	14	12	20	254
17.	Csik - Schindler	Praha		17	11	19	20	24	20	18	21	5	247
18.	Vlk - Vlk	Praha	14	18	27	17	24	20	15	23	14	12	247
19.	Feřt - Feřtová	Praha	24	23	21	16	16	19	17	8	18	17	246
20.	Zeiner - Virl	Praha	20	22	24	14	9	16	16	20	22	16	246
21.	Rous - Rous	Most	17	26	20	21	19	15	19	15	13	13	246
22.	Ludvík Jiří - Rambousek	Praha	19	6	9	11					8	11	242
23.	Šimánek - Kozel	Praha	27	9	23	28	13	22			19	19	225
24.	Vítek - Fuchs	Brno	18	29	0	22	26	12	21	22	16	23	223
25.	Bodický - Bodický	Brno	16	10			31	26	18	21	23	25	218
26.	Dvorský - Dvorský	Brno	29	28	26	27	21	27	0	19	7	15	215
27.	Wágner - Henner	Jeseník	26	21	15	23	25	30			20	26	201
28.	Krupa - Kuthanová	Praha	22	20	13	24	18	17					192
29.	Zbytovský - Czyž	Hlučín	25	31	19	32	29	25	26	25	25	24	188
30.	Janečka - Vašík	Vítkov	28	27	28	29	30	28	22	26	24	21	181
31.	Trtík - Sedloň	Náchod			8	15	1	1					179
32.	Stulík - Stulík	Most	30	30	25	26	27	29					139
33.	Král - Holas	Č.Budějovice			30	30	28	31	25	24			138
34.	Duffková - Hruška	Jindř. Hradec	23	25			23	23					110
35.	Matonoha - Hyneš	Most			29	31							42
	Beneš - Jurča	Brno									21	15	
	Vizi - Novák	Praha			28	22							

A takto viděl uplynulý ročník mistrovství republiky zástupce nejúspěšnější pražské posádky – Petr Schlindenbuch:

Během roku jsem podrobně rozebíral jednotlivá kola mistrovství zejména s ohledem na přesnost itinerářů podle řádů. Připomeňme si krátce, co jsme odjeli. Z deseti kol bych vyzdvihl zejména den v Českých Budějovicích od Jirky Kozla a noc v Sobotce od Pepi Pivoňky. Obě soutěže byly maximálně jezdivé, mimo města, jasné a dobře oprůjezdkované. Následuje šest dalších kol. Uvedu je v pořadí, jak jsme je odjeli. Noc z Pardubic do Hradce Franty Schindlera. Překvapivě zdařilá, obtížnost akorát. Den kolem Hradce Ládi Poláčka. Téměř bezchybná, leč na mistrák příliš jednoduchá soutěž. Den v Sobotce Ivana Šourka se třetí velmi dlouhou etapou, noc Venci Hrušky s ukončením v Českých Budějovicích, noc Vládi Dužíka v Přerově s originální podmínkou a polovinou třetí etapy v areálu Prechezy, den Jirky Bureše v Přerově bez vložáků. Společným rysem těchto šesti kol bylo několik drobnějších prohřešků proti řádům nebo drobných nepřesností. Byla to kola rozhodně zdařilá a určitě převyšovala běžný průměr AOS. Zbývá nám noc a den v Roudnici, která se zkrátka nepovedla. Celkově shrnuto jsme odjeli úspěšný ročník. S vyjímkou Roudnice bylo těch skutečných nejasností v iti, kdy část posádek něco pochopí tak a část jinak, minimálně. Snad i díky pokynům pro stavitele vydaných na začátku sezóny, snad i díky malému školení autorů a rozhodčích na Hrubé Skále. A tak většina prohřešků proti řádům, o kterých jsem během roku psal, neměla podstatný vliv na průjezd trati, neboť i tak všichni pochopili, jak mají jet. Poděkujme autorům, ale také rozhodčím, kteří museli vše zkontrolovat, někomu se to povedlo téměř dokonale, někdo něco přehlédl. Jmenujme alespoň výkony Pepy Sedloně v Hradci a Zdeňka Šimánka v Budějovicích. Je zajímavé, že oba pískali noc i den. Myslím si, že jeden rozhodčí na obě kola je velmi dobrá věc, leč pro rozhodčího časově náročná. Po úspěšné soutěži stojí většinou rozhodčí v pozadí, chválí se autor. Po nezdařené soutěži se láteří na rozhodčího více než na autora. Bývá to nevděčná funkce.

Připravované soutěže Mistrovství ČR v roce 2004

V roce 2004 se pojede opět 10 soutěží (5 dvoukol):

1. a 2. kolo	23. - 24. dubna	Vyškov
3. a 4. kolo	14. - 15. května	Lučany
5. a 6. kolo	4. - 5. června	Chlumec
7. a 8. kolo	10. - 11. září	Jilemnice
9. a 10. kolo	1. - 2. října	AOS Praha

MISTROVSTVÍ ČR DRUŽSTEV 2003

V prosinci se odjelo Mistrovství ČR družstev v rámci soutěže JINDŘICHOHADECKÝ KAPR a zúčastnilo se ho 10 tříčlenných družstev.

	Družstvo	Členové družstva
1.	**AOS PRETIOX**	**Bureš, Dužík, Štípek, Kalista, Kašpar, Sedláček**
2.	KOSCHLIHOKOSCHLIKO	Kočí, Schlindenbuchová, Horyna, Kozel,Schlindenbuch, Kozel
3.	AOS PRAHA	Pivoňka, Kuklík, Šourek, Ludvík st., Rambousek, Ludvík ml.
4.	AMK PRAHA-3 ŽIŽKOV	Vlk st., Vlk ml., Feřt, Feřtová, Zeiner, Virl

Mistrovství ČR družstev 2004 se pojede opět v rámci závěrečného kola Českého poháru v Jindřichově Hradci.

ČESKÝ POHÁR
2003

Vítězové Českého poháru 2003
Jaroslav HOLMAN-Ladislav POLÁČEK
Teplice nad Metují

1.

P. Štípek-J.Kalista
Pačejov

2.

P. Černý-B. Radvan
Praha

3.

Umístění pražských posádek na stupních vítězů pohárových soutěží v roce 2003

- **Zimní Hrubá Skála:** 2.Schlindenbuchovi, 3.Pivoňka-Kuklík
- **Žatec - noc:** **1.Černý-Radvan**
- **Total Cup Praha -den:** 2.Schlindenbuchovi, 3.Černý-Radvan
- **Krakonoš Jilemnice-noc:** **1.Černý-Radvan**, 2.Pivoňka-Kuklík
- **Krakonoš Jilemnice-den:** 3.Černý-Radvan
- **Krajem kalicha-Tábor (noc):** **1.Schlindenbuchovi**, 3.Černý-Radvan
- **Jindřichohradecký Kapr** **1.Černý-Radvan**

Přehled soutěží Poháru ČR v roce 2003

1. Zimní Hrubá Skála
2. Žatec-den
3. Žatec-noc
4. Total Cup Praha-noc
5. Total cup Praha-den
6. Krakonoš Jilemnice-den
7. Krakonoš Jilemnice-den
8. Plzeň-noc
9. Plzeň-den
10. Krajem kalicha - Tábor
11. Jindřichohradecký Kapr

Připravované soutěže Českého poháru 2004

28. únor	Zimní Hrubá Skála
16.-17. duben	Teplice n.M. – dvoukolo
21. květen	Most
22. května	Litvínov
3.-4. září	Roudnice – dvoukolo
24.-25. září	Plzeň
16. říjen	Tábor
11. prosinec	Jindřichův Hradec

ČESKÝ POHÁR 2003

(započítává se 6 nejlepších výsledků)

poř.	posádka			1. Hrubá Skála	2. Žatec - noc	3. Žatec - den	4. Praha - noc	5. Praha - den	6. Jilemnice - noc	7. Jilemnice - den	8. Plzeň - noc	9. Plzeň - den	10. Tábor	11. Jindř. Hradec	body celkem
1	1	**Holman - Poláček**	Teplice n/M	1			1	5	3	1	3	1	2	2	178
2	4	**Štípek - Kallsta**	Pačejov		2	9	2	1			1	2		3	175
3	8	**Černý - Radvan**	Praha	4	1	8	4	3	1	3	4	5	3	1	174
4	16	Horyna - Kočí	Tábor	5	7	3	3	14	6	7				20	155
5	9	Pivoňka - Kuklík	Vrchlabí	3	12	15			2	5			4	6	154
6	10	Klenák - Klenák	Most	7	4	6	10	12	9	2				15	148
7	11	Ludvík - Šourek	Praha	8	6	10			4	4			6	11	148
8	19	Rous - Rous	Most	19	9	5	12	10	8	6	8	6	10	12	144
9	5	Schlindenbuchovi	Modřany	2			6	2					1	7	137
10	20	Pém - Jíše	Roudnice n/L	17	10	17			11	9	6	4	9	19	137
11	125	Kocián - Kociánová	Podolanka	23	8	12	23	9			9	7	12		129
12	28	Csik - Schindler	Praha	16		11	13	13		8	5	9		27	127
13	18	Zeiner - Virl	Tábor	13			5	4					5	16	112
14	25	Feřt - Feřtová	Praha	24	14	13	7	11		10				22	109
15	15	Palů - Paulů	Horní Branná	11		1		15	7					13	108
16	33	Šimánek - Kozel	České Budějovice	9	11	4							8	17	106
17	13	Kotina - Zdrubecký	Kladno		3	2	9							8	102
18	51	Liška - Hlaváček	Plzeň				11	8			2	3			100
19	17	Vašátko - Mrštík	Chlumec	10	5	7								5	97
20	52	Böhm(Raška) - Rašková	Ostrava				15	19	10		14	10			87
21	30	Duffková - Hruška	Jindřichův Hradec	21			14	6					7		76
22	53	Sobota - Prokopec	Praha				19	16			10	11			68
23	12	Ačai - Borovička	Hrubá skála				17	18	5					23	61
24	22	Starý - Špaček	Hrubá skála				16	7						10	60
25	54	Brychta - Raška	Chrudim					20			12	8			53
26	14	Rambousek - Ludvík	Praha	20									11	14	48
27	3	Bureš - Dužík	Ostrava	12										4	46
28	21	Vlk - Vlk	Praha	15		14								18	46
29	85	Kašpar- Sedláček	Plzeň				8							9	45
30	184	Šindelář - Šindelář									7	12			43
31	39	Dvorský - Dvorský	Brno		13	16								24	40
32	59	Šiška - Šiška	Plzeň								11	14			37
33	144	Kozel - Kozel									13	13			36
34	79	Beneš - Jurča	Brno				20	17						21	35
35	131	Janda - Miškei	České Budějovice		15								13		34
36	76	Zakouřil - Sadílek	Turnov	6											25
37	124	Roudnický - Horčička	Semily	26						11					25
38	113	Mašek - Souček	Praha		17		21								24
39	117	Vizi - Novák	Praha				18	21							23
40	55	Kadera - Pavlíček	Brno				0	25				15			22

Kompletní výsledková listina Českého poháru bude otištěna v Ročence AOS.

KALENDÁŘ
2004

ÚNOR	28.únor	Zimní Hrubá Skála	Český pohár
DUBEN	3.duben	Lučany	Tréninková Karkulka
	16.-17.duben	Teplice nad Metují	Český pohár, Mistrovství ČR ZPM
	23.-24. duben	Vyškov	1. a 2. kolo Mistrovství ČR
KVĚTEN	14.-15.květen	Karkulka	3. a 4. kolo Mistrovství ČR
	21.května	Most	Český pohár
	22.květen	Litvínov	Český pohár
ČERVEN	4.-5.červen	Chlumec	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
ZÁŘÍ	3.-4.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	10.-11.září	Jilemnice	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
	24.-25.září	Plzeň	Český pohár, Mistrovství ČR ZPM
ŘÍJEN	1.-2.říjen	AOS Praha	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
	16.říjen	Tábor	Český pohár
PROSINEC	11.prosinec	Jindřichův Hradec	Český pohár, Mistrovství ČR družstev

INFORMACE

Ve Zpravodaji jste se ještě mohli dočíst o účasti na některých dalších soutěžích, z nichž připomínám vítězství posádky Skalník-Černý na soutěži v Maďarsku a přečíst si několik zajímavých diskusí.

Novoročního Zpravodaje dostáváte se zpožděním (pozdě, ale přece), za což se omlouvám. V lednu jsem Zpravodaj dokončit nestihl a celý únor jsem si tak říkajíc válel šunky - zpoždění je způsobeno mojí měsíční návštěvou lázní v Karlově Studánce.

Na posledních řádcích Novoročního Zpravodaje musím poděkovat všem, kteří přispěli do loňského ročníku. Bohužel je Vás stále méně. Přesto doufám, že i v dnešní internetové době je Zpravodaj vítaným doplněním informací, a že snad má ještě cenu jej chvíli vydávat. Pokusím se o to, pokud i Vy občas něco pošlete. 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.

A na úplný konec ještě k tradiční Ročence. Mirek mi vrazil do ruky „převozníkovo veslo" a já jsem to nedokázal odmítnou. Ročenka měla být už na Zimní Hrubé skále, avšak k výše uvedeným skutečnostem se to nepodařilo, ale v současné době je* ROČENKA *i* PŘÍLOHA ROČENKY *v podstatě hotová a bude u mne k mání od dubna, všude na soutěžích, kde se potkáme.

Milan Vlk

PRAŽSKÝ
ZPRAVODAJ AOS
ÚNOR 2004

ODJETÉ SOUTĚŽE

ZIMNÍ HRUBÁ SKÁLA
28.únor
1.kolo ČP

Přitažlivost 1.kola Poháru ČR jakoby pro posádky I.VT spíše klesala, naopak se pořadateli daří lákat další soutěžící do náborovky. To se ukázalo konečně i na počtu startujících v příslušných kategoriích (17 + 32!). Již tradičním místem pro Jízdu zručnosti je prostor u autobusáku v Turnově, zde také proběhla „letmá" přejímka. Zručka byla velice jednoduchá – málo prvků (i když včetně „polského" kroužení kolem kuželky) a jelo se jen dopředu, ale už zde se pravděpodobně třídil koukol od zrna a výkonnostně lepší posádky tady získávaly první body náskoku nad těmi slabšími. Soutěž měla tři etapy o celkové délce 100 km s přiměřeně postavenými časy na projetí. Náborovka měla své jednodušší itineráře, trať byla téměř shodná, s tím, že občas bylo vynecháno nějaké kolečko nebo otočení. Mapy M25 přehledné a čisté, itineráře přehledné a jednoduché s minimem podmínek, vložáků i detailů. První etapa se jela téměř celá po Turnově, autor tratě si libuje v průjezdech benzinovými pumpami – 2x (asi to měl s obsluhou domluvené). Ve druhé etapě zbytečné ježdění dle plánku „a" ve vilové čtvrti, naopak hezká finta s komunikací pod kótou 400, kdy nás „naučil" šipkáčem polňačku nesedící na metry a hodně posádek ji při nájezdu na SM brala jako mapovou. V Doubravě problémy s místními, totéž se opakovalo ve třetí etapě v Příšovicích. Třetí etapa s fintou v Mašovicích, kde nás v první etapě naučil polňačku, aby jí zde v mapě posunul o 50 metrů. Jinak podle mne zde už traťaři docházely síly, etapu rozhodl plánek u kóty 800 v Sekerových Loučkách, odtud pak už jen dojezd do cíle. Kladem soutěže bylo citlivé oprůjezdkování, chyby byly trestány max.120 TB, dobře nasazené časy, pár vtipných mapařin, zmíněných výše, záporem pak zbytečné a nenápadité ježdění v zástavbě, spojené s problémy s místními obyvateli. Dle mého soutěž na Český Pohár hodně jednoduchá, nedovedu si představit, jaké itineráře měl Shell Cup.

Z výsledků: **1.Holman-Poláček**, 2.Rambousek-Kopeček, 3.Schlindenbuchovi,
4.Šourek-Ludvík, 6.Černý-Radvan, 11.Pivoňka-Kuklík, 12.Zeiner-Virl
15. Feřtovi, R-Csik-Schindler

Soutěže se v Českém poháru zúčastnilo 17 posádek. ***Karel Kuklík***

První letošní AOS na Hrubé Skále se zúčastnilo 17 posádek v kategorii Českého poháru (což je asi trochu méně, než se čekalo), zato v kategorii Shell cupu (lehčí iti pro beztřídní posádky) jich bylo téměř dvojnásobně. Po jednoduché JZ na autobusovém nádraží v Turnově jsme skoro celou první etapu jezdili po Turnově. Místy byl docela slušný sobotní provoz. Iti jasné, jednoduché na základní mapu M25. Druhá etapa nás prováděla přes obce na jihozápad od Turnova. Do města jsme se na chvilku vrátili, abychom v něm vyřešili na první pohled záludný plánek „a". Po chvilce přemýšlení většina posádek zjistila, že to není tak hrozné na vymyšlení, jak to vypadá. Projeli jsme spoustu ulic, možná za jednu SPK to bylo trochu málo. Severně od obce Doubravice jedeme třikrát po jedné polňačce, na první pohled vypadá, že je dokreslená. Možná proto nevěnuje mnoho posádek pozornost přesné metráži. Až v cíli se dovídáme, že je nemapová, protože mapová je o 40 m vedle. Nezajel to nikdo. 40 m nejsou ani dva milimetry, no změřit se to asi dá, ale při takovéto chybě by si asi stejně většina posádek řekla, že nepřesně vynulovaly a stejně by tam jely. Bylo to za 120 TB. Třetí etapa vede po obcích na jih a východ od Turnova. Dobrý fór je v obci Mašov, kde přes oblou zatáčku v ZM vede napříč

komunikace, která zatáčku zkracuje. Jeli jsme po ní již v první etapě. V ní tvar nájezdu seděl. V této třetí etapě je tvar nájezdu nemapový. Tedy na ní nemohu vjet. Mně jen trochu vadí, že tvar nájezdu je ručně upraven do nemapové podoby. To by nemělo být. V kótě 700 chybí SPK už zcela evidentně. V kótě 800 unikla kontrole chybička, neboť v tomto místě dochází dvakrát ke změně mapového podkladu,tedy ke změně druhu itineráře a v ZM je v této křižovatce šipka, což nesmí být. Ale vzorový průjezd byl upraven s ohledem na tuto skutečnost. V závěru etapy ještě mnoho posádek potrápila chlupatá čára, než si všimly, že se jedná o mapový údaj.
Závěrem:

- soutěž jezdivá, sněhu jsme si moc neužili, protože ve městě nebyl žádný a jižně od města už byly jen zbytečky v lesích
- iti jasné,přehledné, až příliš jednoduché
- místy chybělo více SPK

Navrhuji:

Již loni se psalo, že byla Hrubá Skála až příliš jednoduchá. Je to sice začátek sezóny, ale přesto by měla být alespoň jedna etapa (nejlépe ta poslední) výrazně těžší. A pokud by se někdo zalekl obtížnosti (např. navigátor st. č. 9) – může si vzít lehčí iti.
Nezbývá než poděkovat za zdařilé zahájení sezóny AOS roku 2004. ***Petr Schlindenbuch***

V loňském roce proběhla diskuse, kterou vyvolal návrh Františka Schindlera. Výsledkem je změna v Řádech, tak jak je to zmíněno v 6. bodě zápisu z prosincového jednání komise AOS:

NÁVRH NA ZMĚNU HODNOCENÍ POZDNÍHO PŘÍJEZDU

Již delší dobu se zamýšlím nad tím, jestli je přidělování trestných bodů za pozdní příjezd do ČK vyřešeno v řádech optimálně. Mám dojem, že současný systém stále více potlačuje orientační složku soutěží na úkor rychlostní složky. Vedou mě k tomu zejména tři důvody:

1. V průměrné třietapové soutěži může posádka při zpoždění 45+45+0 teoreticky nasbírat až 1100 TB. Nabízí se otázka, jestli jiná posádka, která vynechá 10 PK, ale zajede téměř čistý čas, je opravdu orientačně lepší než posádka, která využije na maximum časový limit k dohledání všech PK.
2. Téměř v každé soutěži, které jsem se v poslední době zúčastnil (a nebylo jich málo), nastala situace, kdy se v důsledku chyby v itineráři nebo kvůli jiným okolnostem měnil vzorový průjezd. Trestné body za PK se obvykle v těchto případech upraví tak, aby pokud možno nikdo nebyl poškozen, ale čas, který posádky ne vlastní vinou ztratí, jim nikdy nikdo nevrátí. Je jasné, že jakékoliv dodatečné upravování časů nemůže být nikdy objektivní a nebude k němu přikročeno, ale ke zmírnění nespravedlivých důsledků takovýchto situací by určitě přispěl jiný, méně progresivní způsob penalizace za čas.
3. Někteří autoři tratí si svou situaci ulehčují tím, že místo orientačně náročné soutěže vymyslí jednoduchý průjezd a obtížnost se snaží doladit utažením časů. Důvody mohou být různé, např. snaha vyhnout se po soutěži dohadování se zkušenými posádkami o správném průjezdu, nedostatek času na stavbu, nedokonalá znalost řádů apod., ale výsledek bývá obdobný; mezi první desítkou rozhoduje čas a JZ a poslední třetina startovního pole musí pod hrozbou diskvalifikace za čas předčasně ukončit etapu a vynechat PK, které by za jiných okolností bez problémů zajela. Myslím, že je to zase cesta k potlačení orientačního prvku a nutí řidiče k překračování maximální povolené rychlosti, což je následně příčina konfliktů s veřejností.

Po zvážení výše uvedených skutečností jsem dospěl k závěru, že částečným řešením by mohlo být snížení podílu TB za pozdní příjezd na celkovém bodovém zatížení. Navrhuji proto, aby komise zvážila možnost změny odstavce 4.1. řádů AOS v tomto smyslu. Způsobů se najde jistě několik, jednou z možností by bylo stanovit na každou etapu samostatný časový limit 45 minut a za každou minutu počítat 5 TB bez ohledu na celkové zpoždění.

Žádám komisi o důkladné zvážení mého návrhu a před definitivním rozhodnutím doporučuji vyvěsit tento dopis na WWW stránkách Ládi Dužíka a vyhlásit k němu veřejnou diskusi.

V Hradci Králové 28.5. 2003 ***František Schindler***

Zápis z jednání komise Svazu AOS

1. Komise schválila kalendář soutěží mistrovství ČR, Českého a Moravského poháru- viz příloha.

2. Systém přidělování startovních čísel pro rok 2004:

1 - 47	mistrovství ČR
51 - 70	mistrovství ZPM
71 - 85	držitelé II. VT- Čechy
86 - 99	držitelé II. VT- Morava
101 - 110	Shell cup- malý český pohár (dle umístění v roce 2003)
111 - 300	posádky bez výkonnostní třídy- Čechy
301 - 310	Shell cup- malý moravský pohár (dle umístění v roce 2003)
311 - 500	posádky bez výkonnostní třídy- Morava

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 nejpozději do 3 dnů ode dne konání soutěže. 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.

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 50,- 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.

4. Komise odsouhlasila finanční příspěvky pro pořadatele Českých a Moravských pohárů pro rok 2003 ve výši 1000,- Kč na jedno kolo (vyjma pořadatelů, kteří jsou financováni z jiných zdrojů), příspěvek ve výši 2000,- Kč pro pořadatele MČR družstev 2003 a nákup pohárů vždy pro první 3 posádky v MČR, v Českém a Moravském poháru a v obou malých pohárech.

5. Komise odsouhlasila změnu v bodování za pozdní příjezdy do ČK takto:
   za pozdní příjezd o každou minutu:
   - do 10 -ti minut 5 TB
   - od 11 do 45 minut 10 TB

Vzhledem k tomu, že se jedná o změnu v Řádech, připraví Klenák návrh dalších změn v Řádech tak, aby tyto změny byly schváleny nejpozději do 20.02.2004.

6. 28.02.2004 proběhne školení pořadatelů MČR i obou velkých a malých pohárů se zaměřením na změny v Řádech případně budou pořadatelé seznámeni s pokyny pro stavitele a rozhodčí pro rok 2004 (bude-li potřeba tyto pokyny vydávat).

V Jindřichově Hradci 13.12.2003 Zapsal Klenák Zdeněk

POZVÁNKA

Vážení přátelé AOS (automobilových orientačních soutěží),dovoluji si Vás pozvat v sobotu 3. dubna 2004 do Jablonce nad Nisou na soutěž

Tréninková KARKULKA

Pořádáme tréninkovou AOS určenou všem posádkám, tedy začínajícím a méně zkušeným, ale také aktivním výkonnostním soutěžákům. Soutěž se pojede podle platných Řádů AOS, itineráře budou v několika variantách obtížnosti:

- mistrovství světa
- mistrovství republiky (České)
- velmi jednoduché pro posádky bez VT
- super jednoduché (asi jako pohádka pro děti) určené zejména těm, co AOS již jezdí tak dlouho, že se dostávají do let, kdy tomu přestávají rozumět (oni tomu stejně nikdy moc nerozuměli, ale teď už je to do očí bijící). (bystrý čtenář pochopil, že tato kategorie je určena především pro st. č. 9, 11, a možná i další.)

Spolu s itineráři obdrží posádky též mapový podklad. Protože loni mnoho posádek bez VT odjelo seriál Malého ČP a MP, chci touto tréninkovou soutěží pomoci všem, kteří by tento seriál chtěli jezdit i v roce letošním, kdy navíc získal seriál zdatného sponzora ve firmě SHELL. Zejména beseda po dojezdu s výkladem správného průjezdu má smysl pro všechny zvídavé posádky.

Prostor	-	Jablonec n. Nisou a blízké okolí
Délka	-	asi 50 - 60 km
Start	-	v 10.00 hod - v Jablonci na parkovišti u LIAZU
Školení	-	v 9. 00 hod v penzionu KITTY v Lučanech pro zájemce
SPK	-	opisování kartiček umístěných po trati
Startovné	-	100 ,- Kč

Po dojezdu proběhne beseda o správném průjezdu s vysvětlením všech nejasností.
Přihlášky a informace : Petr Schlindenbuch – 483 300 300, 602 230 390
Email: penzion-kitty@volny.cz
Přijedou také naši přátelé z Polska.
Těším se nejen na posádky bez VT, ale i na staré mazáky.

Petr Schlindenbuch

PRAŽSKÝ

ZPRAVODAJ AOS

BŘEZEN- DUBEN 2004

ODJETÉ SOUTĚŽE

Tréninková KARKULKA
3.dubna
Lučany

Jen co Petr z Karkulky vyhlásil tréninkovou soutěž a v propozicích inzeroval několik úrovní obtížnosti itinerářů, cituji: *„super jednoduché (asi jako pohádka pro děti) určené zejména těm, co AOS již jezdí tak dlouho, že se dostávají do let, kdy tomu přestávají rozumět (oni tomu stejně nikdy moc nerozuměli, ale teď už je to do očí bijící). Bystrý čtenář pochopil, že tato kategorie je určena především pro st. č. 9, 11, a možná i další."*

už se rozpoutala majlová přestřelka, kterou není možno nezaznamenat:

Původně jsem chtěl psát jen do penzionu Kokotty@volny.cz, ale jsem toho rozhořčení tak plný, že se musím ventilovat všem...

Čau Petříku,

jsem rád, že jsme se téměř přesně shodli na hodnocení letošní Hrubé Skály - viz Zpravodaj. O to více mne mrzí Tvé množící se mediální útoky na (kdysi) špičkovou posádku st.č.9. Už jsem Ti jednou psal, že na soutěži, kde startuješ i Ty s Kačenkou prostě nemohu zajet. Důvod je zcela nabíledni: jakmile jen zahlédnu Vaše auto či některého člena posádky, okamžitě dostanu tik, osypu se po celém těle, začnu nekontrolovaně slintat a hlava je najednou úplně prázdná. Pepíkovi se k tomu ještě přidalo pomočování a třas obou horních a jedné dolní končetiny. A to vše od jedné Jihočeské soutěže, kde jste nás v honbě za aspoň trochu slušným umístěním (což u Vás není moc obvyklé), bezohledně sestřelili ze silnice a ještě se tomu sprostě smáli. Jen díky vstřícnosti a vzácné péči pořadatelů - zase ti hodní Jihočeši!!! - jsme po Vámi úmyslně způsobené újmě neskončili někde na psychiatrii v Kosmonosích či Dobřanech. A jak Tě začínám čím dál tím více poznávat, ztěží bys nás tam doživotně internované chodil navštěvovat - možná jen se chodit posmívat a strouhat mrkvičku za plot..... Takhle těžit z lidského neštěstí, které jsem ke všemu sám zavinil, je dle mého i názoru ostatních SLUŠNÝCH soutěžících jen zcela podlý HYENISMUS!!! Že se občas neobyčejně vtipně otřeš o ty bulíky se st.č.11, tomu rozumím a za to Tě mohu jen chválit. Takovíhle už dávno nemají v našem vyspělém startovním poli co dělat, stejně se jen vozí a na trati pomalou a nerozhodnou jízdou jen zdržují vyspělé špičkové posádky, jako je ta Vaše! Bravo! Jen tak dál a neboj se klidně napsat o této umrněné posádce úplnou pravdu. I oni mají třas a pochcávají se, ale to s sebou u nich přináší věk a stařecká demence, ne však utrpěný psychický šok. ***Zdraví KK.***

Slušný člověk, a to rozhodně Péťa z hor je, slušně odpoví:

Tak asi před dvěma týdny jsem dostal Email od K.K. Bohužel to bylo evidentně v době, kdy K.K. opět nebyl svéprávný (pokolikáté už!!). Že má problémy s udržením potřeby nám nemusí psát. Víme to všichni, zvláště pak pořadatelé a úplně nejvíce ubytovatelé. Já mám v penzionu dodnes flek na matraci, kde spal K.K. v r. 1999. To byl také jeden důvod, proč jste na Karkulce 2001 spali jinde. Nebyl jsem již na další fleky zvědavý. Na Královce jim matrace prý nevyschla dodnes. Já nevím, co to ten K.K. pije. Aby jsi mohl konečně ukázat, co v Tobě je, nebo spíše není, čekáme Tě na tréninkové Karkulce 2004 už tuto sobotu v Jablonci. Mám pro tebe dobrou zprávu. Já s Kačenkou nestartuju!! Můžeš tedy bez obav o svůj alkoholický živůtek řešit iti. My Vás dopoledne odstartujeme a pak Vás odpoledne pochytáme v cíli. Na Tebe počkáme samozřejmě do neděle. A vem s sebou také ty chytráky se st. č. 11. Bude to pro Tvůj klid, aby jsi nebyl poslední. Tak v sobotu - jo nezapomeň si vzít Pepu s autem ***Petr***

A nyní tedy pár slov o soutěži:

Na tréninkovou Karkulku jsme vyrazili, neboť jsme po neúčasti na ZHS pociťovali tréninkový deficit. Na parkovišti LIAZU se sešlo dost soutěžících, především ti beztřídní, ale nechyběli ani jedničkáři v roli tatínků a strýců vychovávajících novou generaci a na soutěž přijelo i několik posádek z Polska. Chyběla kategorie mistrovství světa a kategorie vypsaná pro KK s PP a již výše jmenovanou posádkou č. 11. I tak to bylo hezké, přiměřeně obtížné a dobré. Měli jsme strach, že přehlédneme PK ve formátu A4, ale nakonec nám chyběli jen ty, kolem kterých jsme nejeli. V cíli Petr vše trpělivě vysvětlil i méně chápajícím posádkám, takže jsme mohli jet spokojeně domů s tím, že jsme si dobře zatrénovali. Navíc jsme byli ujištěni, že tohle bylo jen takové ježdění po Jizerkách, ale skutečná Karkulka bude něco úplně jiného. Ve výsledcích nejlépe dopadla Černá posádka, kde jich bylo jako much(3). ***Milan Vlk***

A na závěr rekapitulace od manažéra soutěže:

- odstartovalo a dojelo 18 posádek
- délka tratě - cca 70 km, čas 180 min, bez časového limitu pro max. zpoždění
- ve výsledkové listině jsou odečteny TB za ukradené SPK (6 x SPK)
- zastavení na přesnost v cíli JZ bylo opět na výběr – velký čtverec nebo malý čtverec nebo krabička od sirek
- nakonec nebyla vypsána kategorie MS a ani super lehký iti pro st. č. 9 a 11, kteří dostali strach a raději nepřijeli, možná už s ježděním skončili, nevím
- kvalitu a obtížnost iti nechť ohodnotí jiní

P.S. Když přijela do cíle posádka Vizi – Novák ptám se jich, proč nemají poslední dvě SPK, totiž Karkulku a Čerta, které stály blízko penzionu. Říkali, že si mysleli, že to je nějaká hra pro děti, které v tu dobu přebývaly v penzionu. Hned za nimi přijel Poláček. Ptám se ho, proč má jako poslední dvě SPK Karkulku a Čerta, když nepatřily do soutěže a byly u penzionu jen pro hru dětí. Víte jak se tvářil? Vždyť ho znáte! Při posledu na TB je jasné, že se jednalo o jednoduchou soutěž. Vždyť jsem také Vlčákům říkal, že udělali dobře a přijeli potrénovat na mistrovskou Karkulku. To už bude soutěž mnohem náročnější a ne jen nějaké ježdění po Jizerkách od nikud nikam. ***Petr***

TOTAL CUP
2. a 3.kolo ČP
16.-17.dubna
Teplice n.M.

Jako MČR ZPM, Mistrovství Polska, Český pohár a Shell Cup (jen ve dne) se jely tyto dvě soutěže v Broumovském výběžku za účasti skoro šedesáti posádek. Pěkné zázemí soutěže jsme měli v penzionu Metuje. Jenom o místo u oběda jsme se přetahovali s autobusem Němců, kteří přijeli do restaurace na české "Knödeln".

Obě pěkné soutěže měly po dvou etapách. Na pohled jednoduché itineráře ale nedokázal zajet čistě nikdo s výjimkou vítěze denní části. Do pořadí ale velmi promluvily body za rychlost měřenou policejním radarem i malým přenosným pistolovým měřičem rychlosti, který nyní může mít k dispozici od Svazu AOS každý pořadatel. Pokládám ale za krajně neseriozní, otočit tabuli konec obce a daleko za ní měřit v polích rychlost 50km/h. Stejně tak se mi nelíbilo přidávání dopravních značek jako např. rozsvítě světla – tajná kontrola (já stejně svítím pořád), předěláním dodatkové tabulky u hlavní silnice se jednosměrka ústící evidentně mimo tuto křižovatku v ní náhle neobjeví apod. Škoda, že nebyl lépe "oprůjezkován" dojezd do cíle noční části. Tam se většina posádek beztrestně v jednosměrce otočila u SPK a opět z ní v protisměru vyjela, aniž je trápil v itineráři poslední neprojetý údaj. V noci trochu vázla zručnost, protože po každém projetém autě se sešlo u stolku s časomírou koncilium všech pořadatelů a losovali body, které mají přidělit. Některé vyjasněné nejasnosti ohledně jednotlivých částí itineráře a platnosti vynášených bodů nám pomohly už za týden na mistráku. Díky radarům jsme zjistili (a nejenom my), že pomalé ježdění má taky něco do sebe, spolujezdec stíhá řešit, a spotřeba nebyla 11 l/100km ale jen 8,7 l/100km.

Z výsledků:

ČP noc: **1.Černý-Radvan**, 2.Starý-Špaček, 3.Csik-Šindler, 4.Schlindenbuchovi, 8.Šourek-Ludvík, 9.Vizi-Novák, 13.Sobota-Prokopec, 15.Zeiner-Virl, 19.Feřtovi,
Soutěže se zúčastnilo 27 posádek.

ČP den: 1.Csik-Schindler, 2.Štípek-Kalista, 3.Černý-Radvan, 5.Schlindenbuchovi, 6.Feřtovi, 8.Šourek-Ludvík, 13.Zeiner-Virl, 15.Sobota-Prokopec, 18.Vizi-Novák.
Soutěže se zúčastnilo 37 posádek.

Shell Cup: 1.Vizi-Novák, 2.Petr-Čáp, 3.Kociánovi
MČR ZPM noc: 1.Csik-Schindler, 2.Sobota-Prokopec, 3.Böhm-Raškov
MČR ZPM den: 1.Csik-Schindler, 2.Liška-Hlaváček, 3.Sobota-Prokopec
Stav seriálu ČP po 3.soutěži: 1.Černý-Radvan, 2.Schlindenbuchovi, 3.Šourek-Ludvík

Petr Černý

SVITAVA a SVITAVA
23.dubna-noc 24.dubna-den
1. a 2.kolo M ČR
Vyškov

První dvě kola Mistrovství České republiky nás zavedla na Moravu, do AOSácky nesežděného a turisticky zajímavého prostoru v povodí dvou řek, Svitavy a Svratky. Pořadatelsky se ujal uspořádání zahajovacích kol AMK Vyškov. Podle propozic byla avizována noční i denní část do čtyř etap, což mohlo mít vliv na celkově slabou účast na zahajovacím dvoukole.

SVRATKA (noc):

Start z místa ubytování byl krátce po setmění a protože JZ čekala na soutěžící až po 3. etapě, začínalo se po odstartování hezky zostra. Délka 34 km se jela na přehledné zadání, doplněné třemi VI a jednou podmínkou pro celou etapu s další podmínkou a VI v jednotlivých částech. K tomu dva detaily. Potud nic neobvyklého. Leč jeden z VI přikazoval vždy po opuštění mapové komunikace reálný údaj. Kámen úrazu byl v tom, že soutěž se jela na mapovou osnovu, která asi byla přesná, ale zcela nepoužitelná zejména tehdy, když soutěžící vyjel z mapy. V celé soutěži absence podrobných map nebo poznatků z najíždění byla velmi citelná ztráta. Druhá etapa v délce 35 km se odvíjela ve stejném duchu (bez podmínek, dva VI i detaily). Celá síť mapových komunikací působila řadě posádek opět problémy. Třetí etapa v délce 35 km (tři podmínky, jeden detail, dva VI, k tomu po jednom v každé ze tří částí). Poslední etapa byla přejezdovou etapou v délce 14 km z místa JZ k ubytování. Je paradoxem, že pro tuto část byla předložena soutěžícím nádherná barevná mapa, leč celá etapa se jela jako šipkáč se dvěma VI. A i v takovéto etapě bylo lze zatěžkat svůj bodový příděl TB za chybějící PK. Přísernost mapového podkladu (M50) si každý okusil na vlastní kůži a určitě volba jízdy způsobem start-cíl napadla více než dvě posádky, které tuto myšlenku realizovaly. Průjezdní časy byly voleny dobře vzhledem k obtížnosti. Obtížnost etap se od sebe výrazně nelišila. Kvalita komunikací byla lepší stránkou noci. Délka čtyř nočních etap byla 118 km a byla ozdobena 52 PK (18/19/12/3), místy nerovnoměrně rozloženými. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přídělech absolutně, mezi vítězem a posledním 586 TB proti 3140 TB (podíl 0,187).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,2
umělecký dojem - 4,5

SVITAVA (den):

Po dobrém leč krátkém nočním odpočinku (centrum soutěže poskytlo posádkám vše potřebné a bylo pro potřeby soutěžících vybráno dobře) čekaly na posádky čtyři denní etapy. Styl itinerářů se nezměnil, graficky přehledné itineráře se zdály být o něco jednodušší noci, hlavně se výrazně zlepšila čitelnost mapové osnovy. Délky etap v denní části 28/26/36/14. Kvalita komunikací se nezměnila a časy byly opět volnější. Obtížnost jednotlivých etap srovnatelná (s výjimkou přejezdové, která byla takřka identická s noční včetně krásné mapy M100, pouze se 2 PK navíc). Denní část v délce 104 km zdobilo 47 PK (13/13/16/5). Bodové příděly: mezi prvním a posledním 382 proti 2219 TB (podíl 0,172).

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

Zdeněk Šimánek

* * * * * * *

Úvodem: Neměl jsem původně v úmyslu psát letos hodnocení jednotlivých mistráků tak, jako loni. Ale dotazy několika z Vás mě po dvou týdnech přiměly, abych tak zpětně učinil. Asi to není zrovna taktické, hodnotit odjetou soutěž týden před mistrákem, který stavím, ale zkousnu to.

SVRATKA (noc)

1.etapa: Obdržená ZM v M50, tvořená pouze jednoduchými čarami, naháněla po startu trochu hrůzu. Množství dalších čar – komunikací mnohdy dost souběžných, spíše obtěžovalo, než pomáhalo. První vážnou komplikací byl vložený iti v části I, že mám SM 2 opouštět při každé možnosti. Ukázalo se, že to nebyl vložený iti, ale podmínka (!!!), protože se to týkalo pouze mapových komunikací. Ale než jsme to zjistili, zajeli jsme až k bagru u řeky, tak jako většina kolem nás, neboť jsme SM opouštěli i na reálné křižovatce nemapové. Po této podmínce jsem musel splnit ještě dva vložáky, abych se vrátil zpět s SPK, což se mnoha posádkám nepovedlo. Pěkný byl fór v mapě b, kde jsem si projetou komunikaci dokreslil do ZM a tedy pro mapu b jsem ji nemohl použít. Rovněž kombinace s bodem C byla zdařilá.

2.etapa: Po startu měla být 2 x SPK 14. Proč, to mi nikdo nevysvětlil a nevím o nikom, kdo to měl. SPK 6 u plné čáry měla druhý panel dost problematicky natočený, čímž nebylo jasné, zda mi přetahuje přes křižovatku. Po odjetí SM 1 jsem si vynesl bod 1 do ZM. Kdo si ho vynesl do plánku, měl průjezd zcela zablokován a jezdil tam zbytečně. Chybělo řešení pro ty, kteří udělají chybu. Poznat v bodě 2, která komunikace podél ostrůvku v M 50 je mapová bylo také dost na vážkách. V části II jsem nepochopil, jak mám jet na kruháku za dejkou vložený iti, který mě vyhazoval z kruháku ven a přitom ho mám opustit azimutem 40°. Následoval plánek po Tišnově, vcelku bez problémů. A přejezd do ČK 3 reálně.

3.etapa: Mapa stále stejného ražení. Stále jsem se s ní příliš neskamarádil. Kdo neodjel vložák hned za ČK3, měl další záchytný bod po 10 ti km v Osikách. Kdo si v Osikách nezměnil bod 98 na kótu 101, musel z Osik pryč cestou 6 x delší. Po odjetí devíti reálných údajů za bodem C jsme v bodě D, kde jsem nedokázal určit, jestli je na nové nebo staré komunikaci. Jen vložák s dejkou nám pomohl. Pravda, tyto problémy měly jen posádky, které si alespoň trochu prostor noci předem projely. Kdo neodjel vložák na SM E za dejkou, nemohl odjet ani vložák 1 km po opuštění SM. Po části II následovala opět část II, ale to snad nikomu nevadilo. V ČK 4 jsme plnili JZ.

4.etapa: Byl to přejezd reálně z ČK do ČK s plněním dvou vložáků. Nebyl problém.

SVITAVA (den)

1. etapa: Mapy opět stejného ražení, jen v nich trochu ubylo nepotřebných čar. První problém máme v Rozseči, protože po návratu do mapy mám jet P. Po jeho odjetí mi za chvilku mapová komunikace neexistuje, za chvíli opět vjedu do mapy a mám jet L. To bych ale vjel uprostřed SPK mezi cedule. Tedy jsme usoudili, že to autor nechce a odjeli jsme, aniž bychom věděli proč. Za kótou 134 jsme se 2x vyhnuli zákazu vjezdu, o kterém původně pořadatelé nevěděli. Byl zřejmě sice pro nájezd na parkoviště, ale pro nájezd byl vlevo, tedy pro hlavní komunikaci vpravo a musím se mu vyhnout. Navíc jsem se tím 2x také vyhnul SPK. Zajely to jen tři posádky, pokud vím. Ostatní máte 2 SPK navíc, ale byly uznány obě varianty. V části 2. byl dost problematický vložený iti za mostem a část končila reálným mostem v okénku, ale ten most už byl vlastně návěští vložáku, tedy to nebyl ten v iti. Je problematické se pouštět do takovýchto kombinací, kdy polovina to pochopí tak a polovina opačně. Za Kunštátem jsem prý opustil rovnou komunikaci v mapě a nějakým obloukem jsem se do ní zase vrátil a měl jsem tedy odjet vložák po vjetí do mapy. Někdo odjel, my ne. Asi jsem špatně měřil. Ale vzato zcela přesně, každá menší vlnovka je vyjetím z rovné mapy a mohlo by se chtít na tom něco postavit.

2. etapa: Možná etapa s nejjasnější mapou. Hezké a jasné kombinace po celou etapu. Jen ten vložák v bodě 4, který tak nebyl projetý, byl za 260TB drahý, uvážíme-li, že v celé etapě bylo 13 PK a SPK.

3. etapa: Boskovice a kombinace v nich byly velmi pěkné. Jen připomínku. Týká se vynášení kót na SM. Není-li uvedeno jinak, vynáším do ZM. Ale nemohu použít kombinaci, že si do ZM vynesu kóty na SM, která je vztažena ke kótě uvedené pouze v mapě „a" a není v ZM. To vlastně přenáším tu kótu 315 v Bozkovicích z mapy „a" do ZM. Kombinace tohoto druhu nelze přehánět. Po sérii reálných údajů, které se v etapě 3x

opakuje, se v ZM M50 bez pomocné M25 nelze najít. To platí dvojnásobně před PK v Bořitově, kde navíc komunikace v ZM neexistuje. Dále jedeme už jen jakýsi přejezd do ČK 4. Tam plníme JZ.
4. etapa: Stejná jako v noci.

Celkově pro obě kola:

- mapový podklad byl při měření dost přesný a mapové zlomy se vždy lépe měří, když je komunikace tvořena čarou jednoduchou, než dvojitou
- bez pomocné M25, kterou jsem měl neustále v jedné ruce, byla soutěž místy nejetelná, zejména v noci, a i v jasnějších částech byla M25 výrazným pomocníkem
- bez znalosti prostředí byla noc na tuto mapu velmi obtížně zvládnutelná
- je třeba si uvědomit, že noc si najede tak 5 – 6 posádek, a co ty ostatní ??
- posádky, které někde chybovaly, mohly mít vážné problémy se zase dostat do správného průjezdu, proto bych doporučoval více promýšlet varianty právě pro chybující posádky, aby je to nestálo mnoho času se dostat zpět na trať
- a ještě k té mapě – v řádech se říká, že v kreslené mapě nesmí být neexistující komunikace, já vím, že autoři tuto mapu určitě budou vydávat za kopii původní mapy, ale byla evidentně počítačově dokreslovaná, tedy kreslená se nerozumí pouze ručně, kreslit mapu lze dle mého názoru i počítačem, a tedy je třeba myslet na problém s neexistujícími komunikacemi
- velmi pěkné pořadatelské zázemí v chatovém kempu v lese
- osobně věřím, že od Vládi odjedeme ještě další mistráky v budoucnu, a že tyto mé postřehy a možná i připomínky ostatních bude moci využít při stavbě trati

Petr Schlindenbuch

* * * * * * *

V příloze Ročenky jsem tvrdil, že si myslím, že první dvoukolo bude dobré. Zmýlil jsem se, nebyl to sice takový propadák, jaký někteří jiní očekávali (který by se dal srovnávat s loňskou Roudnicí, tak špatné to zase nebylo), ale moc dobré to také nebylo. Centrum soutěže bylo umístěno do krásného prostředí, péče o soutěží byla na dobré úrovni a v tomto směru se nedá nic vytknout. I zadání itinerářů bylo celkem solidní, objevilo se pár sporných a nejasných míst, ale žádná soutěž není dokonalá. Záporné hodnocení způsobil základní mapový podklad v M50 (prý počítačově zpracován), který vypadal jako zauzlované tkaničky nebo nedokonalá pavučina. Jízda podle něj byla hodně obtížná a bez dodatečných map (kterými jsme my tentokrát byli vybaveni) se podle něj místy nedalo jet. A pokud se z něj vyjelo ať už na příkaz iti nebo nechtěně zakufrováním, tak bylo téměř nemožné se podle něj vrátit na mapovou komunikaci. Kupodivu v noci nám to šlo daleko lépe než ve dne, snad proto, že v noci jsme komunikaci, kterou jsme viděli v mapě, ve skutečnosti neviděli, ale mysleli jsme si, že tam je, takže nás to nevyvedlo z míry. Ve dne naopak jsme komunikaci zakreslenou v mapě v reálu neviděli a hned vznikl problém, už zpočátku soutěže dost zásadní, takže po první etapě jsme rezignovali s tím, že na nás dobrý a nečekaný výsledek si už z Vyškovska vezeme a také musíme na konci roku přece něco škrtat. V hodnocení Petra Sh., jsem se dočetl, že byli u bagru. No ano, i my jsme v noci byli u bagru, ale už předtím byl tento úsek znehodnocen tím, že nás vedoucí trati nepustil do míst, kde prý nějaký domorodec hrozil nabitou brokovnicí (no jo, už ani na střední Moravě nejsou vlci chránění). Také jsme se zhrozili při první noční etapě, že podle těch tkaniček pojedeme další 3 - a jaké to bylo překvapení, když jsme na 4. etapu dostali krásnou barevnou mapu ….. kterou jsme k průjezdu vůbec nepotřebovali. Takže první dvoukolo je za námi a těšíme se na další. O to víc, že Petr Sch. se nechal slyšet, že když srovnává svojí soutěž s těmi vyškovskými, tak má pocit, že postavil okresní přebor… To zas bude záhul.

Z výsledků: obou soutěží se zúčastnilo 24 posádek

Noc:	Den:
1.Holman-Poláček	**1.Štípek-Kalista**
2.Bureš-Dužík	2.Bureš-Dužík
3.Štípek-Kalista	3.Holman-Poláček
4.Schlindenbuchovi	4.Pivoňka-Kuklík
8.Černý-Radvan	5.Schlindenbuchovi
10.Vlk-Vlk	8.Černý-Radvan
11.Šimánek-Kozel	11.Ludvík-Šourek
12.Pivoňka-Kuklík	12.Rambousek-Ludvík
14.Ludvík-Šourek	19.Feřtovi
22.Feřtovi	22.Šimánek-Kozel
23.Rambousek-Ludvík jun.	23.Vlk-Vlk

Po prvních dvou kolech vede seriál M ČR Štípek s Kalistou před Holmanem s Poláčkem a Burešem s Dužíkem.

Milan Vlk

KALENDÁŘ
2004

KVĚTEN	14.-15.květen	Karkulka	3. a 4. kolo Mistrovství ČR
	21.května	O cenu SHD-Most	4. kolo Český pohár
	22.květen	Podkrušnohoří-Litvínov	4. kolo Český pohár
ČERVEN	4.-5.červen	Chlumec	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
ZÁŘÍ	3.-4.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	10.-11.září	Jilemnice	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
	24.-25.září	Plzeň	Český pohár, Mistrovství ČR ZPM
ŘÍJEN	1.-2.říjen	AOS Praha	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
	16.říjen	Tábor	Český pohár
PROSINEC	11.prosinec	Jindřichův Hradec	Český pohár, Mistrovství ČR družstev

PRAŽSKÝ

ZPRAVODAJ AOS

KVĚTEN 2004

ODJETÉ SOUTĚŽE

KARKULKA
a
KLADNO
14.-15.května
3. a 4.kolo M ČR

Druhá dvě kola Mistrovství České republiky nás zavedla do středočeského Kladna, do AOSácky sježděného, leč pro Karkulku netradičního prostoru. Pořadatelsky se jich ujal AMK Poldi Kladno za účasti 28 posádek.

Cena města Kladna - Karkulka (noc):

Start z místa JZ v Lidicích (denní JZ se jela při přejezdu na prezentaci, noční JZ těsně před startem), a do Buštěhradu, ve kterém posádky ukrojily velký krajíc z celkových 100 km. Jak se později ukázalo, celá soutěž byla hodně náročná na dodržení přesného průjezdu. Velmi čistá a přehledná kreslená mapa M50 a itinerář se dvěma VI a jednou podmínkou s Petrovou specialitou (barevně vyznačenými ostrůvky) dávaly předpoklad ke snadnému průjezdu. Opak byl pravdou. Hodně krásné mapařiny a reálných údajů zamotalo hlavu i těm nejzkušenějším. Bez přídělu TB za PK dokázala zajet první etapu v délce 33 km pouze jediná posádka. Podle Petrova rozboru byl v první etapě průměr 630 TB na posádku. Druhá etapa v délce 26 km se odvíjela ve stejném duchu (včetně podmínek, VI i detailů), červené ostrůvky vystřídaly červené křižovatky. Opět hodně náročné na mapu i reál. Tuto etapu dokázaly zajet bez TB dvě posádky, přičemž se průměr na posádku snížil vzhledem k délce etapy na 520 TB. Ve třetí nejdelší etapě (35 km, dvě podmínky, jeden detail a tři VI), se lámal chléb opět v Buštěhradě. Ani chvilka oddechu a pokud ano, tak za chybějící PK. Ve třetí etapě bez TB za PK nezajel nikdo, průměr na posádku 800 TB. Průjezdní časy byly voleny skvěle, což zejména k avizovanému velkému počtu radarů (6 - 3 v noci a 3 ve dne) dávalo řidičům možnost jezdit v mezích vyhlášky. Vysoká obtížnost etap se od sebe výrazně nelišila, velice citlivě rozestavěné PK se zřetelem na drahé chyby, prostě všechno tak, jak na mistráku má být. Kvalita komunikací dobrá. Délka třech nočních etap byla 100 km (33/26/41) a zdobilo je 93 PK (32/26/35). Doplním statistiku z Petrova rozboru o průměrný počet 1950 TB za PK a průměrné zpoždění 44 minuty na posádku. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přídělech absolutně, mezi vítězem a posledním 981 TB proti 4843 TB (podíl 0,203).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,9
umělecký dojem - 5,8

Cena města Kladna - Kladno 2004 (den):

Po krátkém nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy. V itinerářích přibylo podmínek i VI, graficky byly itineráře přehlednější než kreslené v noci. Základní mapa byla černobílá kopie M25 dobře čitelná, v první etapě doplněná kreslenou osnovou M10. Ve druhé a třetí etapě se počet listů, potřebný k projetí etapy rozrostl na čtyři, což bylo z hlediska podrobnosti a čitelnosti mapového podkladu příjemné, z hlediska počtu listů a jejich kombinací v ruce už mnohem méně. V jednotlivých etapách bylo 5 až 7 detailů velmi silně vyzdobených šipkami, které bylo nutno pro určení správného průjezdu pečlivě hlídat a hlavně respektovat. Kvalita komunikací se nezměnila a časy už nebyly tak volné, bylo nutno více vymýšlet. Z hlediska obtížnosti byly jednotlivé etapy srovnatelné a rozestavění PK stejně citlivé jako v noci. Čistě (PK) zajely druhou etapu tři

posádky, třetí pouze jedna. Bez časové ztráty se to nepodařilo nikomu, největší časová ztráta v etapě byla 380 TB. Ještě údaj z jízdních výkazů podle Pavlova rozboru, průměr za PK v jednotlivých etapách (478/368/441 TB). Délka třech denních etap byla 104 km (36/42/45) a zdobilo je 99 PK (30/30/33). Bodové příděly: mezi prvním a posledním 635 proti 3479 TB (podíl 0,183).

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

Závěrem lze říci, že pořadatel poskytl posádkám nadstandardní servis ve službách, když vypracoval k denní i noční části průvodce po trati, doplněný podrobným rozborem jízdních výkazů. I proto lze hodnotit odjetá dvě kola jako velmi zdařilá.

Zdeněk Šimánek

* * * * *

Karkulka se nám přestěhovala do nížin ke Kladnu, třietapová soutěž se jela na východ od Kladna(od severu až na jih), po městě se dojíždělo pouze do cíle. Soutěž byla postavená na M50 (pěknou, čistě vykreslenou), itinerář byly přehledné, jasné. Samozřejmě nechyběly ani Péťovi omalovánky a ani ty neubraly nic na kráse této soutěže. Ano, podle předpokladu to byla výborná soutěž plná mapařiny a krásných a chytrých průjezdů, zkrátka Petr to umí. První dvě etapy jsme odjeli v pohodě a připadali si jako v aosácké pohádce. Ale dost superlativů. Třetí etapa nás zlomila, snad je to dáno naší nižší výkonností, ale ohlasy spřátelených posádek byly obdobné. Zřejmě by stačilo, aby byla poloviční a úplně by to stačilo. Navíc některé průjezdy , např. II. podmínka, kdy jsem měl uvažovat se SM2 a z toho vydedukovat, že když ji použiji, tak mě to umožní druhý průjezd kóty 383, kterou jsem si dokreslil až vlastním průjezdem – to už bylo řešení pro premianty vyšší dívčí školy, pardon vysoké aosácké.... I těch dokreslování projetých komunikací (cituji" červené SM a červené části SM jsou po projetí mapovými komunikacemi v té mapě, podle které se jelo na začátek této SM") a z toho vyplývajících průjezdů bylo přespříliš na jednu posádku. To už bylo spíš postavené pro soutěž družstev, kdy si posádky rozdělí mezi sebe jednotlivé části – i něco takového prý bylo možno na čele startovního pole zahlédnout. Zkrátka, průměrný jednotlivec byl po dojezdu grogy a to trochu snížilo celkový dojem ze soutěže. Nic to nemění na tom, že i když Karkulka sestoupila z hor, neubralo jí to na kráse a chytrosti. Jo a díky za průvodce po trati, no byla to spíše učebnice ....

Kladno - denní soutěž měla rovněž tři etapy, tentokráte po městě a na západ od Kladna (opět od severu po jih). Itineráře byly postaveny převážně na základní M25, kde byla spousta, ale opravdu spousta více či méně ukrytých šipek. Ano soutěž to byla podle očekávání: opět bylo potřeba důsledně měřit, aby se odhalily mapařské chytáky a stálo to hodně přemýšlení, aby se člověk alespoň trochu přiblížil k ideálnímu průjezdu. Takže to bylo také pěkné a těžké, zkrátka dalo to zabrat jako v noci, po dojetí do cíle by byl dobrý jeřáb na vytažení z auta, jak tam byl člověk po 5-ti hodinách zatuhlý (dvě etapy po 80 minutách, jedna 85 a ještě nějaké to zpoždění). A samozřejmě i zde je co vytknout – těch podmínek, vložáků detailů bylo snad až moc. V době raného AOS (tehdy ještě BOAS) se vynášely složitě body, vzpomínám si, že když to pořadatel přehnal, tak jsme na startu etapy stáli i 20 minut a více než jsme si všechno do mapy vynesli. No a v současné pokročilé době AOS jsme díky vynášení detailů, podmínek, zvýrazňování šipek stáli na startu etap Kladna čtvrthodiny, než jsme s vědomím, že snad víme o všem, vyrazili na trať. Itineráře se změnily, ale některé atributy přetrvávají....Soutěž to byla opravdu těžká. No, ale kdo umí, ten umí, kdo neumí jen čumí..... A tak ve výsledcích bylo opravdu překvapivé, že posádka Czyž-Hlaváček, která obě soutěže odjela v náhradním složení a v noci nezajela nic moc, dokázala ve dne soutěž bravurně zvládnout na stupně vítězů.

Milan Vlk

Karkulka:		Kladno:	
	1.Holman-Poláček		**1.Štípek-Kalista**
	2.Černý-Radvan		2.Bureš-Dužík
	3.Horyna-Kočí		3.Zbytovský-Hlaváček
	7.Šourek-Ludvík		4.černý-Radvan
	8.Krupa-Kuthanová		6.Šourek-Ludvík

9.Rambousek-Ludvík ml.	7.Rambousek-Ludvík ml.
12.Vlk-Vlk	9.Krupa-Kuthanová
14.Pivoňka-Kuklík	14.Pivoňka-Kuklík
16.Feřtovi	17.Feřtovi
17.Zeiner-Virl	18.Csik-Schindler
20.Šimánek-Kozel	19.Zeiner-Virl
26.Csik-Schindler	21.Vlk-Vlk
	27.Šimánek-Kozel

Na každé soutěži startovalo 28 posádek.

* * * * *

Protože chybí tradiční hodnocení od Petra zastoupí ho tentokráte část jeho rozboru – a výcuc z hodnocení Petra Kotiny

Pa.ka

KARKULKA

- **CELKOVĚ** - 3 etapy - 100 km - 93 SPK (mělo jich být původně 99 SPK, ale 1 x byla ukradena – brala se 3 x a 3 x nebyla SPK kvůli změně trasy během soutěže)
  - průměrně na posádku - SPK - 1950 TB
  - čas - zpoždění 44 min
  - nebyla podána žádná připomínka, jedna SPK zrušena pro ukradení.

- **ZAJÍMAVOST:** ve 3. etapě se na scénmu Karkulky dostala nová postava – SPK VLK. St.č. 13 nepoznalo VLKa a psalo PES. SPK jim byla nakonec uznána, ale nechť si Klenáci na příští AOS řádně prohlédnou st. č. 18 – jsou to dva VLCi. St. č. 32 se pokusilo Karkulku nakreslit aniž by k tomu napsalo název. Šaman nakreslil „něco", čemu nasadil růžový čepeček. Já nevím od kdy nosí „bezdomovci" (to je to jediné, k čemu bych naši krásnou Karkulku v Šamanově podání mohl přirovnat) růžové čepečky. A pak je tu pan doktor matematiky se st. č. 11. On jediný nakreslil nejen Karkulku (no hrůza, něco jako Šaman, jen tomu nedal čepeček), ale i vlka. No nevím, jestli tato zvířata obcházejí Hanspaulku, tak je to hotová rarita. Jurský park. Ještě,že k tomu připsal, co to vlastně zplodil.
- **ZÁVĚREČNÉ SLOVO AUTORA:** Soutěž určitě těžká, těžší, než jsem předpokládal. Potud nic nového, tak je to u mne vždy. Časy zvoleny zřejmě dobře – hlavně díky hlavnímu rozhodčímu, který mne krotil. Toto je u mne nové, neboť jsem dříve měl časy vždy příliš rychlé. Vzhledem k množství SPK byl kladen důraz na přesný průjezd, rychlost byla až na druhém místě. Ale i vzhledem k množství radarů, si myslím, že to bylo dobře. Soutěž se dala odjet s rozumným zpožděním i při dodržování předepsaných rychlostí.

- **KARKULČINY NÁHODY:** Nemohu nezmínit se o podivuhodné náhodě = shodě. Jedná se o výkazy st. č. 1 a 3. Body za SPK mají ve všech třech etapách naprosto stejné. 1. etapa = oba 580, oba čtyři stejné chyby. 2. etapa - oba 160, oba dvě stejné chyby – navíc chyba, které se dopustily pouze čtyři další posádky, všechny ze třetí startovní desítky (do st. č. 20 v tomto místě nikdo nechyboval) 3. etapa – oba 400. oba tři stejné chyby. Časy = v 1. etapě jsou oba čisti, ve druhé má č. 3 - 15 TB a č. 1 – 35 TB. To je rozdíl 4 minuty, o které vystartovalo č. 1 do etapy dříve než č. 3. Ve 3. etapě mají stejný čas startu do etapy a dojezdu do cíle. Ve všech živých PK – v 1. etapě jedna, ve 3. etapě čtyři – byla obě čísla ve stejný čas. Uvážíme-li, že bylo v noci 93 SPK a všechno mají stejné – inu náhoda. Ještě pro pořádek shrňme u st. č. 1 a 3 údaje s denní soutěží, o které píše Pavel. V noci a ve dne bylo celkem 186 SPK. Obě čísla se liší jedinou SPK navíc. Celkem 11 stejných chyb. Jejich časy ve dne: dojezd do cíle 1. et. – stejný čas, do cíle 2. a 3. etapy dojelo č. 1 vždy 1 min za č. 3. – inu náhoda. A ještě jedna pozoruhodná náhoda: Ve dne jsme s Pavlem porovnávali výkazy č. 1., 3, a jejich kamaráda Milana Hlaváčka, jedoucího se st. č. 29. Zatímco v noci bylo č. 29 na 21 místě, (je třeba to chápat, protože mimo invalidů Milan žádnou AOS 6 let nejel), tak ve dne už to bylo úplně jinak. 1.etapa : všichni tři za

100 TB, všem chybí stejná SPK. 2.etapa : za 0 TB - jediné tři posádky čisté na SPK 3.etapa : zatímco č. 1. a 3. udělalo chybu za 160 hned na začátku etapy, č. 29 ji udělalo na konci. Určitě jen náhoda. Všechny tři posádky byly ve dne na bedně. Já jsem v noci i ve dne projel jen část etap. Část jich projel také HR v noci Mirek. Ani jednomu z nás se nepodařilo spatřit st. č. 1 a 3 dále od sebe, než na dohled. Ale dodejme popravdě, že nikdy jsme je neviděli, že by zastavily vedle sebe nebo se dokonce radily. A jsem přesvědčen, že si ani netelefonují. Skutečně ne. Ta spolupráce probíhá jinak, než si myslí většina z nás. Oni nedělají nic špatného, nic, co by se nesmělo. Jen jedou zrovna náhodou za sebou. Když satelit vzadu zjistí, že jeho vodič jede špatně, tak za ním prostě přestane jet a jede si podle sebe. Ten vpředu to okamžitě zjistí a musí rychle zvážit, jakou chybu udělal, když ho satelit opouští. Většinou se tedy otáčí, dohání druhého a vše pokračuje dále jen v opačném sledu. Uvážíme-li, že oblast si najíždí cca 5 – 6 posádek, aby jim to při soutěži pomohlo tak ke 2 – 4 SPK, a jiní „vzájemnou kontrolou „ na trati si pomohou také k několika SPK za soutěž, je to vůči nám = ostatním minimálně **nefér** řečeno slušně. Řečeno jinak – jsme tam my ostatní za blbce. Vám to nikomu nevadí? Tak proč mlčíte? V denní části svou spolupráci nějak rozšířily až ke st. č. 29, jedoucímu až vzadu. Jak k tomu došlo – nebudu spekulovat – udělejte si úsudek podle předložených faktů každý sám. Připomeňme ještě pořadí v noci: Soutěž jednotlivců: 1.Holman-Poláček, 2.Černý-Radvan, 3. Horyna - Kočí. Soutěž tandemů : 1. Bureš-Dužík + Štípek-Kalista. A na úplný konec mám dotaz ke komisi (které jsem také členem – zatím). Má cenu číst při zahájení slib soutěžících? A nebo z něj vypusťme, že budeme „bojovat poctivě a čestně „a ponechme v něm jen „s rozhodnou vůlí o dosažení vítězství" nebo doplňme „za každou cenu".

Petr Schlindenbuch

KLADNO

- Obtížnost ITI, rozmístění PK, jejich hustota i nákupy na nich byly jak je vidět ve všech etapách srovnatelné, podařilo se tedy postavit 3 vyvážené etapy. Nebyla podána žádná připomínka, uznány byly 2 x dva stejně dlouhé průjezdy. Při provádění rozborů jízdních výkazů mě zarazilo, že stejné chyby často dělali posádky jedoucí podle startovních čísel za sebou. Nechci nikoho nařknout ze spolupráce, kterou nemohu prokázat, ale opravdu některé výkazy jsou si tak podobné, že to je až zarážející. Je také možné, že to je tím, že si hodně chytáků ukáží, když je najdou a odjedou. Jeden příklad za všechny (nechávám bez komentáře).

  St.č. 1 a 3: D1 – oba 100 TB – stejná 1 chyba,
  D2 – oba za 0,
  D3 - st.č. 1 – 160 TB, st.č. 3 220 TB – opět jedna stejná chyba a 3 si vzala na konci nastrčenou DPK M navíc. (na 93 průjezdkách 2 stejné chyby).

  Myslím, že by nebylo od věci vrátit se k praxi losování startovního pořadí, abychom případné vláčky trochu roztrhali. Co vy na to ? Všechny AOSáky zdraví a do dalších soutěží přeje hodně zasloužených úspěchů

Pavel Kotina

O CENU SHD
a
PODKRUŠNOHOŘÍ
21.-22.května
4.a 5.kolo ČP

Za tragické účasti (vlastně neúčasti!) posádek se jelo další dvoukolo Českého poháru v okolí Mostu a Litvínova. 82km noční části postavených Zdeňkem Klenákem bylo rozděleno do dvou etap, které jely čtyři posádky. Obě se jely na mapy M50, první dokonce na barevnou. V každé etapě byly dohromady čtyři vložené itineráře a podmínky a sedm detailů.

Necelých 100km denních tří etap (za účasti 6-ti posádek!) bylo první soutěží postavenou Mirkem Rousem. Tentokrát byly mapovými podklady osnovy v měřítku M25 a M50, doplněné několika plánky. I vložáků trochu přibylo, hlavně v jednotlivých částech itineráře. Tato soutěž se vyznačovala obrovským množstvím průjezdních kontrol nejen na trati ale i mimo ni.

Na obou soutěžích byl opět použit (a opět dobře psal) onen už nechvalně známý přenosný přístroj k měření rychlosti a nechtěně jsem ho i ocejchoval, když jsem za pomoci tempomatu sjížděl kopec v Mostu a za mnou jelo natlačeno jakési civilní auto a bylo mi žinantní brzdit. Tempomat ale brzdit z kopce neumí, takže v okamžiku, když mi GPSka hlásila rychlost 51,8 se z houští vynořila obsluha radaru a naměřila mi 51km/h.

Každý, kdo nepřijel na tyto soutěže může jen litovat, protože soutěže vůbec nebyly špatné (naopak) a navíc ceny shodné s cenami rozdělovanými na Mistrovství republiky byly připraveny pro prvních pět posádek. Takže každý člen každé zúčastněné posádky byl odměněn hodnotnou cenou.

P.S. Po ukončení těchto soutěží jsem se utvrdil v přesvědčení, že v naší posádce vozíme agenta nejmenované konkurenční posádky (st.č.2). Jak jinak si vysvětlit počínání mého spolujezdce. V noční části jsem měl JZ o vteřinu rychlejší, než řidič oné nejmenované posádky (dále NP). Třebaže se můj spolujezdec (dále jen MS) snažil jak mohl, minuli jsme jen 4 průjezdní kontroly, naše konkurence 5. To se sice snažil MS vykompenzovat svojí pomalostí a trestnými body za čas. Toto ovšem vykompenzoval řidič NP svojí rychlostí a trestnými body za rychlost. Už to vypadalo na vítězství ale trumfové eso ještě mělo být vyneseno, MS při opisování dvou SPK č.43 za sebou z iti do výkazu pro jistotu opsal 63,43.

V denní části se vynalézavost MS ještě stupňovala, přestože už po JZ jsem měli na NP ztrátu 10TB. Přijeli jsme k otočné SPK č.12, on si ji sice na itinerář opsal, pak se mu zdála nějak nečitelná, tak aby ji náhodou neopsal chybně za 160, ji zaškrtal a do výkazu nenapsal vůbec. Na konci druhé etapy zjistil MS, že jsme na jejím začátku chybně dojeli mapovou pravou. Tak jsme se notný kus vrátili, našli správnou SPK 33, ale nevěděli jsme kam ji vetknout. Tak jsme ještě cca 5 minut jeli po trati, než jsme našli následující průjezdku. MS ji pečlivě vložil v poznámkách v iti na správné místo, ovšem do výkazu ji nakonec stejně neopsal. Vrcholem všeho bylo teoretické řešení několikanásobného stejného průjezdu, kdy stojíce před průjezdkou 31 ji opět napsal pouze jedenkrát místo dvakrát.

Již jsem zaúkoloval protikorupční službu a požádal o odposlech všech telefonů MS a nechal namontovat kamery ke všem benzinkám mezi bydlištěm MS a NP. To by v tom byl čert abych nezjistil za kolik set tisíc se dá koupit vítězství v ČP.

Z výsledků: Noc – 1.Holman – Poláček, 2.Černý – Radvan, 3. Uman –Jíše
Den - 1.Holman – Poláček, 2.Klenák – Klenák, 3. Černý – Radvan

Petr Černý

KALENDÁŘ
2004

ČERVEN	4.-5.červen	Chlumec	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
ZÁŘÍ	3.-4.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	10.-11.září	Jilemnice	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
	24.-25.září	Plzeň	Český pohár, Mistrovství ČR ZPM
ŘÍJEN	1.-2.říjen	AOS Praha	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
	16.říjen	Tábor	Český pohár
PROSINEC	11.prosinec	Jindřichův Hradec	Český pohár, Mistrovství ČR družstev

PRAŽSKÝ

ZPRAVODAJ AOS

SRPEN-ZÁŘÍ 2004

INFORMACE

Jindřichohradecký Kapr 2004 NEBUDE !!!

V Jindřichově Hradci dne 24.8.2004.

Vzhledem k mému zaměstnání a i částečným rodinným problémům jsem nucen odvolat AOS Kapr 2004 zároveň i jako MČR družstev. Moc mě to mrzí, že jsem přidělal práci komisi s hledáním případného alternativního pořadatele. Pro letošní rok vypouštíme i s Miladou soutěže MČR, Milada si dá do pořádku aspoň loket, s jehož bolestí již dlouho bojuje. Prosím o sdělení tohoto pořadatelům MČR. Co bude v roce 2005 nejsem schopný teď říci. Opravdu mi nezbývá čas na rodinu, natož se věnovat svým koníčkům. Doufám, že timto rozhodnutím neupadnu v nemilost komise a posádek, které dlouhé roky k nám na Kapra jezdily. Myslím si, že je lepší toto rozhodnutí, než si zahrávat /aspoň si myslím/ s dobrým jménem "Kapra" a soutěž zmršit nebo odvolat na poslední chvíli. Prosím, berte toto jako oficiální vyjádření moje i Autoklubu LADA Jindřichův Hradec.

S pozdravem ***Hruška Václav,*** Jindřichův Hradec

Vážení přátelé, v návaznosti na předchozí zprávu si Vás dovolujeme pozvat na AOS

Žižkovský KAPR

Soutěž se pojede v sobotu 4. prosince 2004 jako 11. kolo Českého poháru

Na co Vás chceme nalákat:

- Soutěž v hlavním městě Praze – bude vypsána i kategorie o Pražský pohár
- Trať soutěže bude umístěna v Karlíně, na Žižkově a na Smíchově i v samotném centru Prahy – na Starém a Novém Městě
- Itineráře budou vhodné jak pro posádky 1. VT, tak i pro beztřídní posádky – účastníky Shell cupu (hodně záchytných bodů, jednoduché zadání)
- Neobvyklý časový harmonogram – start odpoledne, část soutěže se pojede za denního světla, část v pozdně odpoledních a večerních hodinách, tedy v podmínkách odpovídajícím noční soutěži – proto je nutné osvětlení pro spolujezdce
- Hromadný start
- V cíli průvodce po trati

Co nemůžeme slíbit:

- ceny jako na Jindřichohradeckém Kapru – ale i přesto se nějaké pokusíme sehnat

Předběžné přihlášky co nejdříve zasílejte na e-mailovou adresu: Milda.Vlk@volny.cz
Soutěž se bude konat pouze v případě, že se přihlásí více než 10 posádek. Prosíme, projevte svůj zájem co nejdříve: e-mailem nebo předběžnou přihláškou na Brdech. Propozice budou k dispozici do 15.října.

Milan + Milan Vlk

ODJETÉ SOUTĚŽE

Nemzetközi Autós Tájékozódási és Ügyességi Verseny
20.ročník
Kisújszállás – Maďarsko
20.-21.srpna

Jako třetí díl Středoevropského poháru a Maďarský pohár se jel zřejmě poslední ročník této soutěže. Zúčastnilo se celkem 34 posádek. Z Maďarska (15), Slovenska (5), Rumunska (6), Polska (4) a Česka (4). Soutěž dokončilo v každé kategorii po 16-ti posádkách.

Dvě noční etapy se jely jako obvykle po Kisújszállási, tři denní nás zavedly i do sousedního Kenderese. Protože jsem zde letos byl už podvanácté, tak mi některé pasáže v itineráři byly silně povědomé. Stavitel trati Miklós měl letos zdravotní problémy a tím málo času na stavbu trati, tak si vypomohl některými "osvědčenými" pasážemi z minulých soutěží. Nejenom staré pasáže ale i staré průjezdní kontroly použil. To jsou bílé destičky rozměru cca 25x25cm s červenými symboly přidrátované většinou na dopravní značky nebo sloupy veřejného osvětlení. Při seznamování se s prostorem soutěže jsme jich mnoho loňských našli na svém místě. Ale dal si práci i s vyrobením dřevěné trojnožky na kterou umístil (falešnou) průjezdku na cestě kdesi v polích. Jenom dvě posádky měly tu odvahu ji nenapsat.

Soutěž se jela v termínu maďarského státního svátku. Zahájili jsme ji manifestační jízdou posádek za doprovodu policie po městě. Pak bylo představení mladých mažoretek. Večer ve 22hod byl ohňostroj a pak se vyrazilo na trať. Největší potíže nám opět dělal jiný výklad Středoevropských řádů náš a stavitelův. Jako vždy se také jely tři jízdy zručnosti, které se vyhodnocovaly zvlášť. I letos bylo prázdné místní termální koupaliště, jenomže to nebylo způsobeno nezájmem o koupání ale rekonstrukcí. Koupáníchtivé osoby musely využít služeb termálního koupaliště v blízkém Túrkeve. Melouny byly, bublinky byly, vedro bylo 36stupňů, slunce pražilo, zima byla 15stupňů (až na cestě domů), lilo jak z konve.

Z výsledků:

Středoevropský pohár: 1. Panka - Sokolowski PL 820TB, 2. Gyimési - Sebestyén H 940TB, 3. Punt - Puntová PL 995TB, 8. Drobíková - Drobík CZ 1215TB, 10 Csik - Schindler CZ 1365TB.

Maďarský pohár: 1. Kysliková - Černý CZ 895TB, 2. Tinák - Linek SK 1440TB, 3. Grünfelder - Kratochvíll 1635TB, 6. Skalník - Janušová CZ 2440TB

Petr Černý

ROUDNICE nad LABEM
6. a 7. kolo ČP
4. kolo Shell cupu
3. a 4. září

Noční soutěž: Přejímka v Kralupech, JZ na parkovišti u Shellu a dvě etapy vedoucí na ranč v Račiněvsi. V první etapě pěkné kombinační ježdění po Kralupech a Veltrusech. Následuje problematická SM 13, kterou autor obkreslil z M50, ale reál je jiný a tak se mnozí vrací a tápou v okolí tratě, kde je mapový zlom, leč v reálu žádný není. Právě tato SM nás převádí z jedné mapy do druhé bez jediné návaznosti, bez společného bodu nebo kóty. No jedničkáři si nějak poradili, ale co chudáci bezтřídní ?? Závěr etapy tvořila pěkná jízda podle plánku v okolí ČK. Druhá etapa byla o poznání jednodušší, s jedinou chybou v metráži reálného šipkáče, ale žádný problém to nečinilo.

Denní soutěž: Tři etapy a celkem 99 km a 220 minut. Jasná mapa, pěkné ježdění. Zmíním se o druhé etapě, vedoucí převážně po Terezíně. Nevím, zda Štěpán čte mé hodnocení mistráků, loni jsem psal, že ježděního právě po Terezíne bylo přespříliš. Letos ho bylo právě akorát. ZM, plánek (škoda chyby v měřítku), SM s dvojím opuštěním, chytré a v optimální míře.

Novinkou v obou soutěžích bylo u mapových podkladů uvedení „poštu šipek v mapě". Velmi, velmi dobré. Budou-li nám někteří autoři skrývat šipky mezi vrstevnice nebo je neúnosně zmenšovat, možná to bude jednou povinný údaj u mapy. Nebudu dále soutěž pitvat jako u mistráků. Zkrátka dobré dvoukolo, kterému chyběla jedna finální kontrola. Určitě by odpadla sporná místa, zejména ve dne. Takto se musely asi

5x uznat dvě různé varianty. Největší rozpaky však u mne vzbudilo pojetí Shell cupu. Říkám se vší odpovědností: Pro Shell cup tudy cesta nevede. Účastnici dostali do rukou iti, kterému snad mohli porozumět teoreticky, ale rozhodně ho nemohli odjet. Zvláště ne v noci. Shell cup měl iti stejné – ve všem včetně časů. Již popsaný přesun z mapy do mapy v 1. noční etapě byl na úrovni mistráku. Mapařina nad Terezínem ve druhé denní etapě, další kousek hodný pouze mistráku. V Shell cupu nemůžeme po posádkách chtít, aby každou chvíli mapu opustili, pak do ní někde vjeli, našli se, poznali, že reálná komunikace není mapová a mapová o kus dál že neexistuje. Proč musí posádky vedle podmínky řešit také oba typy vložených iti, vše v jedné etapě? Já jet Shell cup, tak to nedojedu. Obdivuju všechny, kteří dojeli, ale ptám se. Za jakou cenu? Líbilo se jim to? Věděli, oč běží? Shell cup ve spojení s ČP **musí !!!** mít jednodušší iti. A paradoxem bylo, že právě noc byla jediným letošním nočním kolem do Shell cupu. Měla být maximálně lehká, ve stylu, aby posádky, které jezdí převážně jen denní soutěže, se svezli i v noci a měly z toho být příjemně naladěné. Pochybuji, že byly. Je to úkol i pro komisi pro další rok. V mistráku posádek dále ubývá, na dvoukolo v severních Čechách přijelo pět posádek v noci a šest ve dne. V Roudnici bylo 7 posádek s I VT v noci a 8 ve dne. Tedy nic moc na první soutěž po třech měsících letní pauzy a možný trénink před mistrákem. A to je Roudnice v rozumném dosahu skoro z celých Čech. Beztřídních posádek bylo kolem 15 ti. To už je slušný počet na to, abychom se s nimi zabývali, abychom je brali vážně. ČP bez spojení s Shell cupem nemá reálný smysl. Stavět náročnou soutěž pro 6 – 8 posádek nikdo nebude chtít. Je třeba věnovat péči úpravě iti a zjednodušení právě pro Shell cup. A vše by měl opět zkontrolovat HR, někdo jiný než stavitelé z jedné posádky. Já jsem začátkem roku apeloval, aby se někdo nabídl a pomohl Roudnickým soutěž odpískat. Nenabídl se nikdo. Shell cup musí dostávat do rukou zkontrolované iti tak, jako jedničkáři na mistráku. Jinak zanikne. Stejně, jako po třech letech zaniklo mistrovství Žatecka. Stejně, jako po několika letech skončil Lanškroun, kam jezdilo přes 20 beztřídních posádek z celých Čech. Důvody mohly být různé, ale kvalitní iti je nutnou, nikoliv však postačující, podmínkou další existence Shell cupu. Poděkujme aktivnímu roudnickému autoklubu, že staví množství soutěží pro beztřídní. V současnosti jsou v této kategorii jasnými jedničkami. Ale zároveň jim také poskytněme aktivní pomoc. Je to jediná cesta k zachování AOS.

Z výsledků: Noc: 1.Zdrubecký-Kotina, 2.Černý-Radvan, 3.Schlindenbuchovi, 11.Feřtovi
Den: 1.Černý-Radvan, 2.Zdrubecký-Kotina, 3.Schlindenbuchovi, 12.Feřtovi
Soutěží se zúčastnilo 24 posádek.

Petr Schlindenbuch

KRAKONOŠ
7. kolo MČR
10.září
Jilemnice

1.etapa: nás svedla z horských kopců do údolí kolem Jilemnice. Iti rozdělený do částí, u kterých byl někdy i detail, čímž mohlo dojít k situaci, že pro některý průjezd detail neplatil a pro jiný ano. Čtyři různé mapové podklady, z nichž tři se zobrazenou oblastí překrývaly. Dvakrát se z posledního mapového údaje v jedné části jelo do prvního mapového údaje následující části šipkáčově. Je to takový „přechod", který se snadno přehlédne. Pěkná finta s nemapovým vyústěním komunikace nad kótou 780 a tím nejetí mapové šipky. Nebo odskočení reálné komunikace před kótou 770 a tím nutnost jiného mapového projetí touto kótou. Až poslední čtvrtá část po Jilemnice se svou obtížností přiblížila průměrné obtížnosti letošních mistráků. **2.etapa:** měla ráz iti jako v první etapě, dva různé mapové podklady tentokrát zobrazovaly každý jinou oblast. Kromě Jilemnice jsme projeli i několik obcí na jih od ní. Podmínky a vložáky opět přiřazené k jednotlivým částem. **3.etapa:** styl iti se nemění, tři mapové podklady nás vedou z Jilemnice zpět do kopců k centru soutěže v Roudnici.

Celkově:

- iti jasné, přehledné, dokonce i mapa byla na Jirku nezvykle dobře čitelná
- rozdělení iti do částí se společným zarámováním všeho, co platí v této části – vložené iti, podmínky, detaily
- trať vedená s citem jak po noční Jilemnici, tak i v okolních „spících" obcích
- jedna podaná připomínka na nepřesnost ve druhé etapě kolem kóty 750 byla po důkladném přeměření hlavním rozhodčím správně uznána
- obtížnost – určitě letošní nejjednodušší mistrák (někteří si možné vzpomenou na mojí „prognózu" před začátkem seriálu)

- posádky z první desítky by určitě přivítaly obtížnější pasáže v iti
- jenže soutěž jedou i posádky z desítky druhé a několik ze třetí a i ty mají právo odjet někdy za sezónu soutěž, která více sedí jim – to byl jistě případ právě noční Jilemnice
- i časy byly hodně přizpůsobeny posádkám z poloviny startovního pole
- vítěz měl cca 200 TB, poslední cca 1600 TB – to je důkaz, že Jirka postavil soutěž skutečně „pro všechny"

KRAKONOŠ
8. kolo MČR
11. září
Jilemnice

Kde v noci příděl TB končil (cca 1600 TB), tam ve dne začínal u posádek hned „pod bednou". Ale popořádku:
1.etapa: Již první kilometry ukázaly, že obtížnost ve dne bude mnohem výše než v noci. Sjíždíme opět z horských kopců do Jilemnice. Ale po cestě nás čeká „finta za fintou". Připomeňme jen některé:

- ve Vítkovicích kratší průjezd přes polňačku na zač. SM 2
- měřítko v detailu 702 = M1 – objedu jen kuželku, ne celý ostrůvek
- nemapové sjetí pod kótou 615 a tím její neprojetí
- opět kratší (šíleně dlouhá) cesta do kóty 438 s uvažováním podmínky za mostem předem
- nepřehlédnutím jednoduché kratší cesty vpravo od kóty 432
  (ale nevím o mapě, ze které by tento tvar pocházel)
- špičkově kratší cesta přes „město" pro návrat do 448

2.etapa: styl iti pokračuje, nenápadná obtížnost přitvrdila. Krásná podmínka s rušením šipek. Ale u detailu kóty 465 dochází trochu ke znehodnocení průjezdu zakreslenou otočkou v plánku „h", která neexistuje. Kdo vymyslel vyrušení šipek v detailu, což byl hlavní fór, měl mít výrazný náskok před tím, kdo se jel dlouze otočit do města. Jenže nedoměření otočky stálo dalších 160 TB a tím byl rozdíl v průjezdech jenom 60 TB. Pěkná podmínka v části 1., jejímž využitím jsem si zkrátil průjezd do kóty 409, návrat do SM 22 s využitím detailem 409, dopravní značka max. výška za kótou 427, vymyšlený nájezd na začátek SM 23 v plánku „k" s využitím podmínky se šipkami v detailech - tak to byla smršť hlavních nástrah v této etapě. **3.etapa:** iti zdánlivě jednoduchý dává tušit, že tomu tak být nemusí. Krásná kombinace na domyšlení kolem kóty 525, skoro neznatelná mapová vlnovka na cestě přes Rokytnici sloužící pro otočení se, mapový tvar západně od kóty 784, nakonec uvažování s vloženým iti za dejkou a za Poniklá 7 důsledně až skoro do ČK. Do kóty 766 uvažování s kratším průjezdem přes polňačku. Opět příděl fint v celé etapě.

Celkově:

- špičkově obtížná soutěž, chytrá, promyšlené finty, paráda
- množství záchytných bodů umožňovalo rychle se dostat zpět do iti při chybě
- důkaz, že i těžká soutěž, může být „jetelná" pro všechny
- otočných SPK bylo až příliš, ale díky nim jsme zase nikde nedráždili lidi a nemuseli jim zajíždět do zástavby
- vzhledem k obtížnosti velmi citlivě zvolené časy
- jediným sporným místem byla neexistence některých komunikacích, některé byly i v pláncích, což být nesmí, někdy byla i evidentně dokreslená komunikace nemapová,
- jedna podaná připomínka na mapovou nepřesnost na začátku třetí etapy v Pasekách n. J. byla uznána
- jedna SPK nic nerozhodovala, na rozdíl od noci, každý udělal tolik jasných chyb, že se sám divil
- skvělou práci odvedl i HR, po důkladné kontrole při projíždění může již při samotné soutěži stát jaksi „stranou"
- Mirku, asi si dáš rok pauzu, ale déle ne, těšíme se na Tvůj mistrák 2006

Obě kola: výborné zázemí (ubytování i stravování) v jednom místě

Petr Schlindenbuch

Petrovi hodnocení Krakonoše je zcela vyčerpávající, takže již jen krátce: V Jilemnici jsme odjeli dvě opravdu pěkné soutěže rozdílné obtížnosti. Centrum soutěže bylo v krkonošské Roudnici, což je pěkný kout

Čech s výhledem na krásné partie Krkonoš a tam umístěné zázemí celé soutěže vyhovovalo asi všem, což platí i o dobré organizaci celé akce.

V noci jsme sjeli z kopců do okolí Jilemnice, kde jsme motali na převážně známých komunikacích. Soutěž patřila k jednodušším a ti, kdož nad tím moc nepřemýšleli, na tom vydělali, což byl náš případ. Nebýt kardinální chyby v Hrabačově, kde jsem přehlédl ceduli (2x začátek vloženého iti), což znamenalo dost velký bodový příděl, to mohlo být ještě lepší. Když jsme něco zkazili, dalo se jet dál a nedošlo k žádnému fatálnímu záseku. Přes někým kritizovanou malou obtížnost to bylo dobré, řekl bych, že nejlepší soutěž, kterou jsme kdy od Jirky Boudného jeli.

Ve dne to už bylo o něčem jiném. Sjeli jsme zase z kopců dolů, ale tentokráte jsme se po první etapě do Jilemnice podívali na druhou stranu – k Rokytnici, která pro nás byla neznámým, ale též pěkným prostorem. Itineráře byly, jak se ostatně dalo čekat, mnohem obtížnější a také složitější. Již od začátku jsme se nechytli, a to vždy pro nás znamená, že horší výsledek na sebe nedá čekat. A tak až v cíli jsme byli nuceni se nechat poučovat o velkém množství pěkných, chytrých průjezdů. Prostě Mirek Paulů umí.

Z výsledků:

noc: 23 posádek	den: 22 posádek
1.Holman-Poláček	**1.Holman-Poláček**
2.Schlindenbuchovi	2.Bureš-Dužík
3.Štípek-Kalista	3.Štípek-Kalista
9.Vlk-Vlk	4.Schlindenbuchovi
10.Pivoňka-Kuklík	6.Černý-Radvan
16.Zeiner-Virl	7.Zeiner-Virl
17.Černý-Radvan	12.Feřtovi
20.Šourek-Ludvík	13.Šourek-Ludvík
	19.Vlk-Vlk

Milan Vlk

Cena města Plzně (IX.ročník)
8. a 9.kolo ČP
5. a 6. kolo M ČR invalidů
24.- 26.září

Dvojkolo v Plzni se zázemím v kempu Ostende u Boleveckého rybníka se jelo jako 5. a 6. kolo MČR ZPM a 8. a 9. kolo Českého poháru. Dvě noční a dvě denní etapy vedly po Plzni a jejím nejbližším okolí. Itineráře byly hodně jednoduché, na Český pohár až moc, takže o pořadí v noci rozhodl jediný mapový špek a o pořadí ve dne rozhodla jízda zručnosti a vítr, který občas někomu shodil nestabilní kuželku. Českého poháru se v noci zúčastnilo 21 posádek a ve dne 19, mistrovské soutěže se zúčastnilo 8 posádek.

Z výsledků: **noc:** ČP – 1.Černý – Radvan, 2. Holman – Poláček, 3.Rous – Rous
MČR ZPM – 1.Sobota – Prokopec, 2.Liška – Liška, 3.Csik – Schindler

den: ČP – 1. Holman – Poláček, 2.Paulů – Paulů, 3.Černý – Radvan
MČR ZPM – 1.Csik – Schindler, 2. Liška – Liška, 3.Sobota - Prokopec

V průběžném pořadí Českého poháru je 1.Holman-Poláček (176 bodů), 2.Černý-Radvan (176), 3.Rous-Rous (154), 4.Horyna-Kočí (139), 5.Schlindenbuchovi (137).

Petr Černý

KALENDÁŘ 2004

ŘÍJEN	1.-2.říjen	AOS Praha	Mistrovství ČR (9. a 10. kolo)
	16.říjen	Tábor	Český pohár (10.kolo)

PROSINEC	4.prosinec	Praha	Český pohár (11.kolo)

PRAŽSKÝ

ZPRAVODAJ AOS

ŘÍJEN-LISTOPAD 2004

INFORMACE

Vážení přátelé dovolujeme si Vás pozvat na AOS

Žižkovský KAPR

Soutěž se pojede v sobotu 11. prosince 2004 jako 11. kolo Českého poháru

Na co Vás chceme nalákat:

- Soutěž v hlavním městě Praze – bude vypsána i kategorie o Pražský pohár
- Trať soutěže bude umístěna v Karlíně, na Žižkově a na Smíchově i v samotném centru Prahy – na Starém a Novém Městě
- Itineráře budou vhodné jak pro posádky 1. VT, tak i pro beztřídní posádky – účastníky Shell cupu (hodně záchytných bodů, jednoduché zadání)
- Neobvyklý časový harmonogram – start odpoledne, část soutěže se pojede za denního světla, část v pozdně odpoledních a večerních hodinách, tedy v podmínkách odpovídajícím noční soutěži – proto je nutné osvětlení pro spolujezdce
- Hromadný start
- V cíli průvodce po trati

Co nemůžeme slíbit:

- ceny jako na Jindřichohradeckém Kapru – ale i přesto se nějaké pokusíme sehnat

Přihlášky co nejdříve zasílejte na e-mailovou adresu: Milda.Vlk@volny.cz
Soutěž se bude konat pouze v případě, že se přihlásí více než 10 posádek.

Milan + Milan Vlk

22.11. je přihlášeno 7 posádek (st.č.: 6, 9, 11, 36, 101, 106, 140)

ODJETÉ SOUTĚŽE

SERVICETOUR
9. a 10. kolo MČR
Dobříš-Rožmitál
AOS Praha 1

Poslední dvě kola letošního Mistrovství České republiky pořádal pražský AOS klub v prostoru mezi Dobříší, Příbrami, Rožmitálem pod Třemšínem a ještě západněji k místu ubytování zotavovnou Brdy. Sestava Karel Kuklík a Mirek Ludvík pod píšťalkou Pepy Pivoňky.

SERVICETOUR – noc: Start po zručce u kolejí rovnou do Dobříše a jak velmi dobře popsal Karel v průvodci, v iti na tři okénka, v reálu i v popisu na půl stránky. Etapa se jela na přehledné itineráře, doplněné dvěma VI a jednou podmínkou, k tomu čtyři detaily. Jak se později ukázalo, osvěta při rozpravě kolem VI s křížením železničních přejezdů věci spíše zamlžila, než pomohla, ale do cíle etapy v Dobříši se dostali všichni. Že se nedostávalo času nám, není nic neobvyklého, ale při pohledu do výsledků se času nedostávalo všem, některým i zoufale málo. Druhá etapa ve stejném duchu, dvě podmínky, dva vložené iti a po jednom detailu v každé části. Hezká podmínka zrušení mapové šipky jejím projetím. Když budu hodně šťourat, tak ze zadání nebylo patrné, zda podmínky a vložené iti platily pouze pro první část nebo pro celou etapu. Předpokládám ale, že to takhle nikoho nenapadlo. Celou etapou se táhne stálá kombinace reál-mapa a zejména stanovení, co je a co není mapové a co existuje a co ne. Toto motto bylo ostatně hlavní v celé noci a výrazně přispělo k nedostatku času na trati i pro posádky, které na to nejsou běžně zvyklé. Třetí etapa navlas podobná druhé, s menším počtem údajů, o to obtížnější (např. vložený iti STOP v Rožmitálu), stále platily nesrovnalosti mezi reálem a mapou. Mapy v okreskovém měřítku M50 dobře čitelné. Obtížnost etap byla vyrovnaná. Kvalita komunikací byla lepší stránkou noci. Délka třech nočních etap (36/36/38) km byla ozdobena asi 74 PK (24/22/asi 28). Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly ostatní posádky svědčí rozptyl v bodových přídělech absolutně, mezi vítězem a posledním 1300 TB proti 4168 TB (podíl 0,312).

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

SERVICETOUR – den: Po nočním odpočinku čekají na posádky tři denní etapy. Se změnou autora se mění styl itinerářů, graficky přehledné, jednodušší noci. Hned po startu etapy dlouhé 25 km hlídáme tři podmínky a jeden vložený iti. První problém ve Strýčkovech: „komunikace, projížděné mezi křižovatkami označenými O, jsou po průjezdu jednosměrné v opačném směru" řešíme změnou směru průjezdu ihned po projetí každé dílčí části s rozdílným výsledkem a hlavně s časovou ztrátou. Použitá mapa M25 je dobře čitelná jen díky svému měřítku. Na rozjetí slušná etapa, přesto čistě na PK ani jedna posádka. Druhých 34 km není příliš náročných v zadání, deset políček, dvě podmínky a dva VI. Problém je spíš v tom, rozhodnout se, co je správně (leckde byly alespoň dvě varianty). Nezvykle hodně bodovaly dopravní značky před koncem etapy v Březnici, i proto bodové příděly od 100 do 780 TB. Mapový podklad stejný jako v 1. etapě. Třetí, 32 km dlouhá etapa, je ve stejném duchu, bez podmínky, ale se třemi vloženými iti. Hezký začátek v Březnici a v Hlubini, nakonec i Bezděkov a Rožmitál. Malá kaňka, nakonec opravená, je mapový výjezd z křižovatky ve Věšíně u kostela. Kvalita komunikací na slušné úrovni a časy výrazně volnější noci. Obtížnost jednotlivých etap: nejlehčí 1., pak 3., nejtěžší 2. etapa. Z hlediska obtížnosti určitě volnější než noc, nicméně „pouťák" to zase nebyl, vždyť 745 TB vítěze není zase tak málo. Denní část v délce 91 km zdobilo 62 PK (17/23/22). Bodové příděly: mezi prvním a posledním 745 proti 1623 TB (podíl 0,459).

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

Družstevní etapa svým pojetím stejná jako v minulosti, náplní zcela odlišná, posloužila pořadatelům zaměstnat posádky před vyhodnocením výsledků, její zápočet 20% do celkového hodnocení snad úměrný obsahu.

Na závěr: určitě soutěž, která se řadí k těm dobrým, co jsme odjeli. I s tím, že těžká soutěž nemusí být dobrá a naopak. Odhaduji, že Pepa Pivoňka měl s oběma koly hodně zamotanou hlavu, ale že to ustál.

Zdeněk Šimánek

A ještě tradiční hodnocení od Petra Schlindenbucha:

JZ: v prostoru JZ pobíhalo množství malých človíčků ve svítivých trikotech. Po chvíli jsme pochopili, že JZ okupuje Rambova rodinná MŠ. Konečně JZ s dostatkem lidí! Jediným kazem byl nevhodně umístěný stolek časomíry v trase JZ – tedy v naší trase.

1. noční etapa: hned po startu v Dobříši na parkovišti supermarketu nám vadí neprůjezdnost mapy na západ od něj. Je to finta, nebo ne? Po projetí obou variant víme, že ne. V prvním detailu – u kóty 324 jsou první problémy. A není jich málo. Panely SPK 30 asi ? někdo přemístil, každý je jinde. Mezi sloupky se dá projet, ale chtěl to autor – nevíme. Zkoušíme již podruhé dvě varianty. Na jedné z nich chybí otočná za přejezdem, prý tam byla. Nás to utvrzuje, že se mezi sloupky dá projet. Jenže většina prý jede, stejně jako my poprvé, přes obec až do lesa aby zjistila, že tam nic není. To jsou ty možné konce při ukradení otočné SPK na komunikaci vedoucí dále. Na vtipně myšleném průjezdu detailem necháváme díky chybě autora a nenechavým domorodcům kupu času. Opouštíme Dobříš, musíme uvažovat s detailem konce SM 2, která je mapově zadaná a tedy i s detailem musím uvažovat i v době, než tuto SM projedu. Následuje chyba v obci Dolní Svaté Pole – resp. v detailu 414. Kratší otočení se není přes domalovanou bublinku na východě obce, ale přes komunikaci na západě obce a vrácení se do detailu, kde již neuvažuji s předtím projetými šipkami. To je fór jásám a jedu jinam než většina. Když zjistím, že tato komunikace neexistuje a musím se otočit v detailu konce SM 2, resp. až v Dobříši, protože v detailu je plná čára, vzít SPK a pak živou, už nejásám. Takhle to opravdu chtěli? Je to původní komunikace – když neexistuje – nebo domalovaná – také neexistující. To jsou ty problémy, když si dnes mnozí domalovávají do ZM co chtějí, i když to neexistuje. Jsme v iti před polovinou, na kilometry tak ve třetině a časově máme být v ČK. Paráda. Jedeme šipku do Svatého Pole otočit se kolem domalované obezličky. Ale bez SPK. A tak zase hledáme, pro jistotu znovu měříme od šipky, ale nic. Že by ji zase někdo ukradl? Další problém řešíme před obcí Rosovice. Míra k polňačce nesouhlasí. Tak je nemapová. Ale je u ní šipka – tedy domalovaný mapový údaj. I když se v řádech píše pouze o tom, že se nesmí domalovat neexistující komunikace, jsem přesvědčen, že se nesmí domalovat žádný mapový údaj, který neexistuje. A šipka je mapový údaj – příkaz. Tak to zase budeme muset doplnit do pokynů nebo přímo do řádů kvůli vymýšlení podobných ptákovin. PROČ ? Sychrov se jede pohodově. Zpoždění je děsivé, ale kolem nás jezdí startovní čísla jen o několik vyšší.

2. noční etapa: jižně od ČK je opět již popisovaná finta s mapovou šipkou na neexistující komunikace. V obci Líha severně od 467 je dokreslená mapová otočka. Víme, že metry nesedí, resp. reálná otočka je nemapová, ta mapová neexistuje a jedeme ještě asi 200 m, pak to vzdáváme, otáčíme se a bereme tu SPK mimo mapu jako jedinou možnost. Až v cíli se dovídáme,že tam někde vzadu byla otočná. Kam až se má ale pro ní jet? Asi dokud nebude, byli jsme měkcí. Zase neexistuje, co je dokresleno. V obci Občov opouštím mapu a severně od Dubna do ní vjedu jinde, než je nakreslena mapová šipka u polňačky, kterou tedy nerespektuji. Jižně od obce Dubenec musím díky pomocné mapě poznat (někdo díky najíždění), že mapová komunikace je ta stará. V obci Buk je chyba, protože kolem otočky, která neexistuje z jedné strany a musím v tomto místě přehodnotit, se nemohu vracet jakoby z druhé strany. Když vidím, že komunikace neexistuje, nemohu vymyslet návrat touto neexistující komunikací, ale musím vymyslet otočení se jinde. Jižně od obce Jerusalem

je u mapové šipky kolečko, čekám kruháček – malý – není. Severně od této obce mi zase šipka vyhazuje na neexistující komunikaci a já musím pro vážené čtenáře mých výplodů opakovat, že jsem přesvědčen, že toto by se v iti používat nemělo. U obce Slivice je opět stará mapová souběžná s novou nemapovou a autor toho vtipně 2x využívá. Bohužel před ČK je chyba, šipka v det. ČK 3 mi vyhazuje mimo mapu, musím hledat ale mapové řešení až do ČK, tedy bych měl odjet velké kolo, ale přes místo, o kterém již z minula vím, že je tam otočná SPK a tedy řešení končí. Toto domyslel asi jen Boudný. Ale i my ostatní, co se necháváme šipkou vyhodit z mapy, následně se otáčíme u SPK a jedeme vložák za stopkou se nedokážeme vrátit do ČK, protože na jedné straně je bod „B", na druhé straně končí mapová cesta jako neprůjezdná v lese. A na mapovém ostrůvku jsou z obou stran zavřená vrata a nemohu se otočit. Prý při najíždění byla otevřená. Ale jeli bychom do otevřených vrat?? Do nich se nejezdí!! Překvapuje mne u tak zkušeného pořadatele, že neprojede trať v dostatečném předstihu před první posádkou, aby zjistil eventuelní chyby v postavení SPK nebo neprůjezdnost tratě.

3. noční etapa: za ČK 3 v obci Brod jsem mimo mapu, vjedu do ní a vlevo do obce. To je vtipné. Díky dvěma SPK jsem po chvíli zpět na hlavní – mimo mapu a díky přetahovací SPK se dostanu na mapový most. Jen mě napadá. Co kdyby někdo ukradl ten první panel se šipkou? Asi skončím v Příbrami, kterou bych si pěkně „zmapoval". Naštěstí se to nestalo. Po odjetí SM 3 jedu mapově L kolem malého ostrůvku v mapě. Po odjetí SM 4 jsem mimo mapu, vjedu do ní západně od vykreslené (opět reálně neexistující) polňačky s mapovou šipkou, jsem tedy v mapové jednosměrce, projíždím jí do konce a hledám mapově L. Jenže mapová otočka ve Vranovicích, kde bych L mohl odjet neexistuje a za ní v lese na další mapové křižovatce končí mapové řešení. Tak to vynechám, odjedu chlupatici z 224 a zase se potřebuji otočit na mapové neexistující otočce. Nevím, kde byla chyba. Zda v iti, nebo někdo ukradl SPK, nebo ji někdo nepostavil, jiný nezkontroloval - bylo mi to už jedno.V průvodci se píše něco o otočné, ale protože nejsou průjezdy vykresleny v cíli, tápu. Další chyba proti průvodci je při nájezdu do kóty 229. Ta otočná, kterou máme také, je falešná, jak nám v cíli vysvětlilo st.č. 6. Kdyby to takto autor chtěl už předem, tak by to bylo špičkově od něj vymyšlené. Fakt dobré. Kdo neví o co jde, popíšu. Protože v 229 plním podmínku a s tou uvažuji předem, zjistím, že kdybych poprvé přijel do 229 od SV, tak bych se do kóty od jihu nikdy nedostal a proto musím vymyslet první příjezd do 229 tak, abych vyjel na SV. V detailu 287 zřejmě někdo postavil špatně SPK, která je v pořadí vzoráku, ale je to blbě. V Rožmitálu odjedu stopky, ale průjezd kolem autobusáku chce mnoho fantazie, protože reálná situace je úplně jiná než v mapě. Když už byl v mapě výřez, tak to snad šlo dle reálu upravit. Proč je na mapové komunikaci před ČK ještě vlnovka, která sice neexistuje, ale každý ji hledá a najíždí na jednu komunikaci vlevo, aby skončil u otevřené závory se zákazem vjezdu a na druhou vpravo s otočením se u hájovny, nevím. Snad zpestření pro přemíru času před cílem. V této etapě je ale ještě jeden, dost veliký, zádrhel při čtení zápisu iti. V dolní části iti je jediná čára, rozdělující iti na dvě části. Tedy vše nahoře platí do 224 včetně podmínek a vložených iti a detailů. To bych ale nepoužil podmínku pro 229 a ani jeden detail. Tak to tak asi autor nechtěl. Ale pro SM 5 by to už použít šlo. V dolní části je jiná podmínka, tak proč má platit ta u horní části. S těmito všemi problémy se musí posádky potýkat, pokud autor něco ošidí nebo nedomyslí. Nemají to autoři lehké, ale když už stavějí, musí spoustu věcí prostě domyslet. To platí i pro případ, že trať staví geniální autor.

Celkově noc:
- překvapivě mnoho chyb v celé soutěži, jakoby některé opravy již nikdo nekontroloval
- v některých místech podivně rozestavěné SPK, někde chyběla úplně
- žádné motanice po městech, pořád se ujíždělo vpřed
- ale hledaly se zbytečné mapové nejasnosti, které autor neřešil a posádky tím ztrácely mnoho času
- průvodce po trati je dobrá věc, ale průjezd musí být zakreslen i do mapy a vyvěšen spolu s vyznačením rozmístění SPK, jinak posádky tápou a mnohdy zbytečně otravují autora a žádají vysvětlení, které jim chybí
- chybělo jasné oddělení jednotlivých částí a záhlaví iti (zapůjčím silný fix – i barevný)

1.denní etapa: těším se na Mirkovy denní nápady. Po startu koukám na iti a nevím, zda jsem vůbec na mistráku. No, asi budou nástrahy nenápadně zasety po trati, říkám si a vyrážíme. U kóty 513 trochu váhám, co je průjezdné, tvar v bodě „A" chce hodně fantazie. Podmínka v mapě A je zajímavá, ale zcela bez efektu, vzhledem k rozestavění SPK. Že by je někdo postavil špatně? V Namnicích je trochu silné kafe průjezd přes dvůr někomu. Možná ta komunikace je veřejná, ale ti lidé ji mají asi za svou a my to nemůžeme vědět a tak jim tam raději nejedeme, vidle v ruce jsou dostatečně výhružné. Na začátku obce Vysoká u Příbrami jsou dva zcela stejné průjezdy, o geometrickém tvaru se tam hovořit nedá. Na jednom je SPK, na druhém ne. Jsme v ČK před časem a doufám, že to byla etapa na rozjetí, že AOS teprve začne.

2.denní etapa: nezačala. Jsme opět na přeborové soutěži. Z ČK reálně, beru SPK za kterou chybí šipka vpravo, protože jsem téměř na téčku. Po výjezdu z kóty 556 je křižovatka kolmá, v reálu je velmi oblá zatáčka. Vlastně jsem z mapy vyjel, zase do ní vjel, tedy vlevo a hned chci zpět. Ale není otočná v sadu, a tak jedu do obce. Tam je mapa od reálu odlišná, a ať přemýšlím jak chci, v každé variantě mi něco nesedí. Nevím, tápu a hlavně nechápu. Vždyť stačilo tak málo v úpravě mapy, aby bylo jasné, která z těch dvou cest kolem velkého ostrůvku je mapová. Za kótou 200 je SM 21, s jejíž přesnou délkou měla většina z nás také

problémy. Kdo ji docpal za ostrůvek s SPK, tomu skončilo řešení, kdo ji docpal na začátek ostrůvku, nemusel si všimnout pravé do listnaté cesty a zpět na hlavní bez SPK. Po odjetí vloženého iti za začátkem další obce jsou dva stejně dlouhé průjezdy do 560. Na jednom je SPK, na druhém ne. Babo raď. Na závěr už stojí za zmínku jen vtipný zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou, že platí jen v období sněhu a slepá těsně před ČK. I když bodové příděly v této etapě mohly vypadat, že nebyla lehká, opak byl pravdou. TB se braly u problematické délky SM a právě u dvou dopravních značek v Březnici. A to je na mistrák hodně málo.

3.denní etapa: ani třetí etapa nevěští nic dobrého pro příznivce těžších iti. Začínáme zajímavým průjezdem v Březnici, kde však pro některé skončilo řešení před kótou 333, protože mapa je jiná než reál. Chytré je přesazení mapového kříže v Hlubyni a tím jetí přes mapovou váhu. Ve Vševilech je chyba v iti. Vyjedu z mapy, zase do ní vjedu a chci vlevo po mapě, které neexistuje. Nemohu ale vymyslet něco, co mi povede do této neexistující komunikace, když tam právě přehodnocuji. V Bezděkově to moc nesedí. Po výjezdu ze SM 33 se přes statek vracím na mapový kříž a chci dojet SM. Tam ale zjistím, že jsem najednou na konci SM, vlastně jsem přijel nemapově a dále řešení není. Tak to domyslíme podle autora, ale je to trochu na hlavu. V Rožmitálu západně od bodu K se mnohým nechce vlevo, protože tvar je v mapě jiný než v reálu. Kdo si ale všímal tvarů již během soutěže pochopil, že na to se tady nehraje. A tak tam vlastně nemapově odbočíme, tvary již nehledáme a jedeme až do Věšína. Ten mapový tvar uprostřed obce, to je také čuňačinka. Ta tečka je ten kostel? Končím v ČK. Čekal jsem mnohem více.

Celkově den: - na mistrák moc jednoduché
- přes jednoduchost neodkontrolováno množství rozdílných tvarů mezi reálem a mapou
- asi dobrá AOS pro třetí startovní desítku, škoda, že nepřijela, mohla se pěkně svést

Družstevní etapa: přes oběd jsme si v družstvu určili taktiku a těšili se na iti. Jistě jsou nápady ukryty právě v této etapě, když jich dopoledne mnoho nebylo. Po obdržení iti jsem pochopil, že tohle nebude moje parketa a tak jsem čekal, jakými úkoly budeme pověřeni od ostatních posádek v družstvu. Řekli mi, že máme projet nějaké vesnice a na mapu ať zapomenu. Chystali jsme se, že půjdeme do lesa, protože tohle zvládnou určitě i bez nás. V tom ale k nám běží Rambo, že prý se děti chtějí svést, ať je vezmeme. No to máme radost, tak tedy musíme vyjet. Bereme benzín u první pumpy a ptáme se na poháry, že bychom si dali čtyři. Prý mají jen balenou, tu nechceme. V naší první obci říkám Kateřině, že hledáme bývalou školu. Ona říká, že to bude ta budova na kopci, já na to že ne, škola bude přece v obci a ne mimo ní. Ptám se dědy za plotem, kde byla škola. To je prý ta budova na kopci. Tak jsem tu k něčemu? Šel bych na vlak, ale ten tu nejezdí. U vlaku jsme za chvíli, jdu na nádraží a aniž bych promluvil podává mně nějaká paní klíč a že prý WC je vzadu. Můj popis zde končí. Kdo tam byl, ví o co jde. Kdo uvažoval, že přijede jen na tuto etapu (že Šamane), přestává litovat. Skončila družstevní legrace, která by snad měla své místo po těžkém dopoledni. Takto jsem hodně na rozpacích.

Závěrem: každé hodnocení píšu se snahou, abych se zmínil zejména o problematických místech, o místech s chybou, o místech, kterým je lépe se vyhnout. To vše proto, by si autor mohl vzít nějaké ponaučení, aby potencionální další stavitelé si odnesli něco pro sebe. Abych při této příležitosti upozornil na některé pasáže v řádech. Vše proto, aby se na AOS nebi stále jen vyjasňovalo. Bez nějakých ambicí dělat ze sebe chytrého. Ale snažím se na každé AOS se přiučit, z každé chyby mé nebo i někoho druhého si něco odnést. Nemohl jsem ani jinak přistupovat k tomuto hodnocení. A nic na věci nemění skutečnost, že celá čtveřice jsou již starší vyzrálí pánové. Možná už toho moc nepostaví. Ale musím se ptát. Jsou vůbec mezi námi tací, kteří se chystají na hvězdnou dráhu po AOS nebi? Budou stavět, jezdit, budou tím žít ? Je toto hodnocení vůbec k něčemu dobré? Nebo tím většinou jen naštvu ty, kteří právě obětovali svůj volný čas, aby připravili zábavu svým kamarádům? Přijde alespoň pár nových nažhavených posádek nebo jsme právě v poslední etapě našeho vymírání? Díky za soutěž, vlastně nebyla špatná. Jen ta účast na mistráku nevěští nic dobrého.

Večer: jedna věc je jistá. Letošní titul je ve správných rukou. A Láďa nás během večera přesvědčuje, že nebyl nejlepší jenom na trati, že mistrovsky ovládá i svou kytaru. Fakt paráda. Jestli AOS vymřou, Láďa se o budoucnost bát nemusí. Řidič mistrovské posádky stále dolévá a Slávek ji už zase má. Zbraslavský vlčák ještě sice mluví souvisle, ale i jeho čas se blíží. To Kuklíkův čas už je tady. Moc toho nenahuhňá, zato rozsype Kozlovi tašku, rošlape mu brýle. Nevím proč, Jirka mlčel a proti Karlově trati ani nemukl. Doktor matematiky šeptá něco Kačence, ale protože vidím, že je neškodný, nechávám ho. Ani Šouras už neškodí.

Zato Míra Paulů zalévá hrdlo vším, co je k mání. Výčepního nazve vydřiduchem a sebere mu možná poslední víno. Kuklajs mi podsouvá dalšího panáka, hlavně ať prý mu napíšu dobré hodnocení, jinak že se mu už nepos...., ne, že už si nic nepostaví. Jemu by to prý ani moc nevadilo, ale ta pěkná paní od přejímky by to prý těžce nesla, kdyby měla Karla pořád doma. Tak tomu bych věřil, to musí být hrůza. Výčepní nás vyhazuje do vedlejšího sálu bez obsluhy. Asi si přes sezónu vydělal dost a tak nad posledními příjmy sezóny mávne rukou a ani účtenky nespočítá. Někteří poctivci ho museli ráno snažně prosit, aby směli zaplatit. Do neděle zůstala asi polovina. Ta lepší polovina, jak jinak. Odjíždíme spokojeni. Nejen proto, že jsme po devíti letech zase na bedně. Hlavně proto, že se letošní sezóna povedla, pěkně zakončil mistrák a že je pořád ještě pár posádek (i starších), které to baví.

Petr Schlindenbuch

Z výsledků:

Noc:	Den:
1.Holman-Poláček	**1.Dvorský-Dvorský**
2.Schlindenbuchovi	2.Schlindenbuchovi
3.Černý-Radvan	3.Holman-Poláček
5.Vlk-Vlk	6.Feřt-Feřtová
14.Krupa-Kuthanová	8.Vlk-Vlk
15.Feřt-Feřtová	9.Zeiner-Virl
16.Zeiner-Virl	12.Šimánek-Kozel
19.Šimánek-Kozel	13.Černý-Radvan
	14.Krupa-Kuthanová

Obou soutěží se zúčastnilo 21 posádek.

KRAJEM KALICHA
10.kolo ČP
16. října
Tábor

Třietapová soutěž po Táboře a na východ a severovýchod od něj byla postavená na M50 mimo a na M25 ve městě. Soutěž se nám líbila, byla jezdivá. Itineráře byly přehledné a pěkné, rozumně obtížné, skrývající mnoho chytrých průjezdů a využívajících mapových nepřesností, který M50 poskytovala v hojné míře, a tak prověřila orientační schopnosti posádek startujících jak v České poháru tak v Shell cupu. K trestným bodům za projetí trati přidaly dostatek bodů i tři docela dobře umístěné tajné kontroly na rychlost. Zpestřením byl POMZ na konci soutěže, který připomenul doby dávno minulé. Organizačně byla soutěž rovněž dobře zvládnutá, akorát na vyhlášení výsledků se muselo čekat trochu déle, ale odměnou za čekání bylo velké množství cen. Zkrátka, v Táboře se naučili dělat pěkné soutěže.

Z výsledků: **1.Pivoňka-Kuklík**, 2.Holman-Poláček, 3.Černý-Radvan, 5.Šourek-Ludvík, 6.Vlk-Vlk, 7.Šimánek-Kozel, 10.Zeiner-Virl.

V Českém Poháru startovalo 15 posádek, v Shell cupu 25 posádek.

Před posledním kolem ČP je na 1. místě posádka Holman-Poláček (178 b), na 2.místě Černý-Radvan (176 b) a na 3.místě Rous-Rous (160 b).

KALENDÁŘ 2004

PROSINEC	11.prosinec	Praha	Český pohár (11.kolo)

PRAŽSKÝ

ZPRAVODAJ AOS

PROSINEC 2004

ODJETÉ SOUTĚŽE

ŽIŽKOVSKÝ KAPR
Praha 11.prosince
11.kolo ČP

ŽIŽKOVSKÝ KAPR BYL CHUTNÝ

Český pohár byl zakončen v tradičním termínu na netradičním místě. Z kraje rybníků a luk se přemístil do vánočně vyzdobených ulic, svítících obchodů, malých uliček a zákoutí, do předsvátečního shonu hlavního města. Pražského kapra vykrmili zbraslavští Vlci. Dali si s ním práci a výsledek stál za to. Úvodní stolovka v autě dala zavzpomínat všem, kdo pamatují tréninkové stolovky na soustředěních několika pražských autoklubů. Kdo projel Kapřínem, dostal itík, s kterým již mohl opustit parkoviště a vyjet z Jarova do ulic.

První etapa v terénu vedla přes Malešice a Strašnice zpět na Jarov. Jako podkladová mapa sloužila mapová osnova, asi měla být vedena jako kreslená mapa. Na konci etapy šup s autem na parkoviště a honem do hospody do ČK.

Druhá etapa, byla o něco delší, opět podle mapové osnovy. Projeli jsme Žižkovem, Karlínem, kde bylo několik kombinací a neustálé přehodnocování průjezdu vlivem dopravního značení, kde nás také změřili na rychlosti, přes Palmovku a Balabenku jsme se dostali zpět na Jarov.

Opět do hospody pro itík třetí etapy. Na ní bylo 130 min. A v ní nám Vlci ukázali, kudy se dá všude projet centrem bez porušení zákazů. Prohlédli jsme si Václavák, (škoda chybky v iti u bodu M), pokračovali přes Karlák, na Můstek, Národní třída, kolem Národního divadla přes Vltavu na Smíchov. Projeli jsme kusem nového tunelu, jeli jsme po říční navigaci a zpět k Národnímu divadlu, spletí úzkých uliček jsme se dostali až na Betlémské náměstí. Přiznám se, že Jilskou, Zlatou a Husovou jsem ještě autem nejel. Byly to ty úzké uličky plné lidí, kterými jsme se dostali až na okraj Staroměstského náměstí. Přes Staré Město jsme se dostali k Hlavnímu nádraží a po magistrále do Nusli a Vršovic. Tam už byly ulice zcela volné, tak jedinou komplikací byl dojezd do bodu 6, kam se reálně nedalo dojet, tedy jen po mapě. Přes Želivského jsme dojeli zpět na Jarov. Zvláštností této třetí etapy byla SPK „SU" bez panelů. Vždy, když iti zavedl posádku do slepé ulice, musela se otočit, zapsat do JV „SU" a pokračovat v cestě. Měli jsme z toho nejdříve strach, že na to zapomeneme, ale autoři toho využili asi 4 x velmi rozumně, tedy žádný problém. Kdo soutěž nejel, měl by ještě vědět, že souhlas s touto SPK, která v Řádech není, museli všichni před startem odsouhlasit svým podpisem. Kdyby někdo nesouhlasil, tak by na něj pořadatel poslal Vlky. Ba ne, tak by se SPK nehodnotila. Souhlasili všichni. (Jak by ne, když jim to k podpisu dávali Vlci).

V cíli jsme obdrželi průvodce po trati. Milan v něm psal, že to asi na Starém Městě s tím průjezdem trochu přepískl. Ale my si to nemyslíme. Milan již před lety postavil v Praze noční AOS, kde jsme také projížděli uličkami, kam ani pražáci nevěděli, že mohou vjet. A tak nás plně uspokojilo, že i v tomto Žižkovském kapru jsme se dostali do míst v centru s krásnou vánoční výzdobou a že jsme mohli spojit

řešení iti a jízdu podle značek s prohlídkou pražských uliček. Máme rádi soutěže, kde se potkáme s něčím novým, s něčím, co není obvyklé na jiných AOS. Autoři soutěží, kteří přijdou s nějakou novinkou dost riskují, že se to nebude všem líbit. Ale myslím si, že právě s příchodem několika mladších posádek do ČP a snad časem i do mistráku, přibude těch, kteří chtějí párkrát za sezónu odjet AOS s nějakou novinkou, s něčím nevšedním. I přes drobné chybky v iti se to Vlkům určitě podařilo. Patří jim za to dík a my se můžeme těšit na jejich zářijový mistrák, i když na Václavák a do Husovky se asi při něm nepodíváme.

P.S. Kapřík s mandlovými šupinami byl nejen pohledný fešák, ale i znamenitě chutnal.
Kuchařce patří dík! Bude další výlov zbraslavských kapříků?

Šťastné kilometry v roce 2005 přejí všem ***Kateřina a Petr Schlindenbuchovi***

Jelikož jsem tušil, že nás stavba mistráku v roce 2005 už asi nemine a pořádnou soutěž jsem naposledy stavěl v minulém století (v roce 1998), chtěl jsem si vyzkoušet, co příprava soutěže obnáší. A když Venca Hruška zrušil Kapra, nabyla myšlenka reálné podoby a termínu. Něco podobného v centru Prahy jsem stavěl už v roce 1993, takže jsem se podíval do itíků jako že něco z toho použiji. Zjistil jsem ale, že se z toho téměř nedá použít nic. Tak jsem připravil trať - po kouskách, jak mne to napadlo a jak jsem jezdil po Praze, a když jsem to poslepoval dohromady, tak to všechno dohromady dalo asi tak na 6 etap, neboť to mělo snad 180 kilometrů, takže jsem ubíral a ubíral až z toho byl jetitelná vzdálenost. No a jak to dopadlo, zažili účastníci sami. Ještě štěstí, že Pavel Virl nemohl soutěž jet, protože bez jeho najetí a výpočtu výsledků by to byla katastrofa, a i tak nám něco uteklo. Další štěstí bylo, že Alešovi při najíždění došlo, že do podzemních garáží nesmějí jet auta na propanbutan (původní trať totiž měla ještě další zpestření, a to že trať vedla podzemními garážemi na Smíchově) – to by se Zdeněk Klenáků divil, kam ho nutíme jet! Takže jsme si přípravu soutěže vyzkoušeli a snad se podařilo postavit poměrně solidní soutěž, i když několik chyb v itiku a v počítání výsledků kvalitu celé akce snížilo. Nicméně pro nás pořadatele to účel splnilo a doufám, že se do září při přípravě mistráku z chyb poučíme a mistrák dopadne dobře. ***Milan Vlk***

Z výsledků: Soutěže se zúčastnilo 28 posádek.

Žižkovský Kapr- 11.kolo Českého poháru:
1.Černý-Radvan
2.Holman-Poláček
3.Kateřina a Petr Schlindenbuchovi

Žižkovský Kapr- Pražský pohár:
1.Kateřina a Petr Shlindenbuchovi
2.Černý-Radvan
3.Emingerová-Mašek

Český pohár AOS získala posádka Petr Černý-Slávek Radvan. Druzí byli Holman s Poláčkem a třetí manželé Schlindenbuchovi (celková výsledková listina je otištěna v Novoročním Zpravodaji).