

21. ročník



# Pražský novoroční ZPRAVODAJ

LEDEN 2005

***Vážení a milí sportovní přátelé,***

uteklo to jako voda a rok 2004 již patří minulosti. Minulosti patří i loňské soutěže, za nimiž se tradičně Novoroční Zpravodaj ohlíží. Zúčastnili jsme se všichni ~~byly~~ soutěží, z nichž některé - jak už to tak bývá - byly dobré, některé byly horší. Pořadatel ~~v~~ všech akcí - těch podařených i méně podařených - nezbývá než poděkovat, neboť připravit soutěž nepatří mezi ani lehké ani levné ba ani časově nenáročné úkoly.

Již nyní se v hlavách pořadatelů rodí plány na organizaci i itineráře ~~soutěží~~ v roce 2005. Přeji všem, aby jim jejich záměry vyšly a aby soutěžící neměli sebemenší ~~problém~~ k ~~soutěžnímu~~ hodnocení.

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

*Milan Vlček*

V Novoročním Zpravodaji se vždy ohlížíme za uplynulou sezónou a upozorňujeme i na úspěchy pražských posádek. Ale koho v současné době máme počítat za pražskou posádku? Někteří typičtí pražáci mají domovský klub někde úplně jinde, někdo zase bydlí někde jinde, ale klub má v Praze nebo v jejím blízkém okolí, další pražáci jsou v posádce s někým odjinud - takže promiňte, pokud je tato statistika trochu nepřesná. Pokud někdo má pocit, že ve statistice by měl být a není, nebo naopak, ať se ozve.

## MISTROVSTVÍ ČESKÉ REPUBLIKY

2004

Mistři České republiky 2004

**Jaroslav Holman – Ladislav POLÁČEK**

Teplice nad Metují

**1.**

**P. Štípek - J. Kalista**  
Pačejov

**2.**

**K. a P. Schlindenbuchovi**  
AK Modřany

**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

**2004 Holman-Poláček**

## Umístění pražských posádek na Mistrovství ČR v roce 2004

Za Prahu jezdilo v roce 2004 jedenáct posádek. Na stupně vítězů letos dosáhli 3.místem Schlindenbuchovi (4 = umístění v r.2003) a v první desítce je ještě na 5.místě posádka Černý-Radvan (6) Ve druhé desítce je pět posádek: na 11.místě Vlk-Vlk (18), na 12.místě Pivoňka-Kuklík (9), na 14.místě Šourek-Ludvík (11) na 17.místě Zeiner-Vírl (20) a na 19.místě Feřt-Feřtová (19). Zbývající pražské posádky obsadily tyto místa: na 25.místě Šimánek-Kozel (23), 26. Krupa-Kuthanová (28) 28.Rambousek-Ludvík jun. (22), 31.Csik-Schindler (17).

## Přehled odjetých soutěží Mistrovství České republiky 2004

1. SVRATKA-noc	Vyškov
2. SVITAVA-den	Vyškov
3. KARKULKA-noc	Kladno
4. CENA MĚSTA KLADNA-den	Kladno
5. CHLUMECKÉ JARO-noc	Chlumeč
6. CHLUMECKÉ JARO-den	Chlumeč
7. KRAKONOŠ-noc	Jilemnice
8. KRAKONOŠ-den	Jilemnice
9. SERVICETOURL-noc	AOS Praha (Dobříš-Rožmitál)
10. SERVICETOURL-den	AOS Praha (Rožmitál)

## Umístění pražských posádek mezi prvními pěti na jednotlivých soutěžích M ČR

• <u>Svratka-noc:</u>	4.Schlindenbuchovi
• <u>Svitava-den:</u>	4.Pivoňka-Kuklík 5.Schlindenbuchovi
• <u>Karkulka-noc:</u>	2.Černý-Radvan
• <u>Kladno-den:</u>	4.Černý-Radvan
• <u>Chlumeč-noc:</u>	3.Schlindenbuchovi 5.Černý-Radvan
• <u>Chlumeč-den:</u>	<b><u>1.Schlindenbuchovi</u></b>
• <u>Jilemnice-noc:</u>	2.Schlindenbuchovi
• <u>Jilemnice-den:</u>	4.Schlindenbuchovi
• <u>Servicetour-noc:</u>	2.Schlindenbuchovi 3.Černý-Radvan 5.Vlk-Vlk
• <u>Sevicetour- den:</u>	2.Schlindenbuchovi



## **A takto viděl uplynulý ročník mistrovství republiky zástupce nejúspěšnější posádky v druhé desítce startovního pole – Milan Vik st.:**

Seriál M ČR 2004 v AOS obsahoval tradičně 5 dvoukol, čili 10 samostatně hodnocených soutěží. Na úvod nás čekaly soutěže na Vyškovsku. Noc byla hodně obtížná především mapovým podkladem (kreslenou mapovou osnovou), kdy pouze podle něj se nedalo moc jet, zejména když posádka zakufrovala nebo byla pořadatelem svedena z mapové komunikace. Chtělo to zkrátka ještě něco navíc - další mapy, případně najíždění. Ve dne to již bylo o něco lepší, a to právě zlepšeným (ale nikoliv dobrým) mapovým podkladem. A tak špatná mapa znehodnotila dojem z celé soutěže, kde určitě byly pěkné nápady a průjezdy a která měla navíc velmi pěkné zázemí v autokempu.

Potom jsme si odjeli „Karkulku“ netradičně v okolí Kladna. Tentokrát byly mapy dokonalé a itineráře hodně chytré a hodně těžké. Nechyběly ani tradiční Petrovi omalovánky. A byla to bezesporu nejlepší soutěž roku 2004. Jediné, co nám vadilo, že toho bylo moc (obtížnost „mistrovství světa“), poslední etapa mohla být o polovinu kratší (anebo ani nemusela být) a i tak bychom toho měli až nad hlavu. Ve dne jsme si odjeli Kladno. I tato soutěž byla velmi pěkná a obtížná, i tato soutěž mohla být o něco kratší, aby člověk vylezl z auta ještě trochu použitelný. Nicméně toto dvoukolo bylo nejlepší v celém seriálu.

Jarní část uzavřelo „Chlumecké jaro“ na Ústeckolabsku. Kromě několika našich chyb, které jsme si uvědomili při dojezdu do cíle a ještě nám stále utkvívají v paměti, se objevilo i několik chyb stavitele trati. A hlavně se v obou soutěžích (zejména v té noční) objevily problematické slovní popisy itineráře, které byly nejasné a mnoho posádek význam vysvětlilo jinak než pořadatel zamýšlel.

Na podzim se začínalo „Krakonošem“ v Jilemnici. Krásné prostředí podhůří Krkonoš, v noci velmi pěkná soutěž na Jilemnicku, ve dne ještě chytřejší na Rokytnicku. Vynikající zázemí, a to vše dohromady vyústilo opět ve velmi podařené dvoukolo.

Závěr patřil pořadatelům z Prahy, tentokrát bylo pro pražáky domácí prostředí na Rožmitálsku. V noci dost obtížné ale vcelku dobré, na začátku znehodnoceno odcizením klíčových SPK, místy pár chyb a nejasností. Ve dne trochu jednodušší soutěž, ale opět docela dobrá. Nakonec ještě družstevní etapa v netradičním, dalo by se napsat retro stylu. Když k tomu připočteme solidní zázemí v autokempu a závěrečný večírek na zakončení seriálu MČR, tak i tato akce patřila ke zdařilým.

Shrn-li to, tak jsme si v roce 2004 zajeli solidní seriál Mistrovství republiky vyjma prvního dvoukola, které trochu zaostalo za úrovní ostatních soutěží.

Pro úplnost přidávám bodové hodnocení soutěží posádkami ze stránek AOS:

Itineráře: 1. Karkulka (9,25), 2. Kladno-den (8,85), 3. Jilemnice-den (8,81), 4. Chlumecké jaro-den (7,58), 5. Jilemnice-noc (7,43) 6. Praha-den (7,31), 7. Chlumecké jaro-noc (7,06), 8. Praha-noc (7), 9. Vyškov-den (5,94), 10. Vyškov-noc (5,11)

Péče o soutěžící: 1. Jilemnice (9,25), 2. Karkulka+Kladno (8,7), 3. Vyškov (8,28) 4. Chlumecké jaro (7,53), 5. Praha (7,31)

Do nové sezóny jsme vkročili se jednou změnou řádů, kdy trestné body za čas nestoupají progresivně se vzrůstajícím zpožděním, ale mají stále stejnou hodnotu (vyjma prvních deseti minut). To jsme uvítali, neboť patříme k těm pomalejším posádkám a před touto změnou byl náš přiděl trestných bodů za pozdní příjezd vždy značný. Druhou změnou byl nákup radarů a jejich plné nasazení do soutěží, takže nyní se dá měřit prakticky za každým rohem a bodové přiděly za překročenou rychlost mnohdy pořádně zamíchaly celkovým pořadím. A tak jsme svědky nevídaných věcí, kdy soutěžní posádka přesně dodržuje rychlost a „civilově“ jí předjíždějí, ale i toho, že soutěžící to někdy perou na plný pecky v krátké, úzké uličce, kde radar neočekávají.

Co můžeme očekávat od seriálu Mistrovství ČR 2005? Začínáme v Praze, stavi to Slávek Radvan. Pokud budou dobré mapy, a Petr Čemý vychytá Slávkovi většinu chyb, tak to bude velmi dobrá, chytrá soutěž. Pokračování je ve Frýdku-Místku a stavitelská dvojice Bureš-Dužík je zárukou obtížné a dobré soutěže. Třetí dvoukolo na Mostecku, tam se Zdeněk bude chtít vytáhnout a i tam se jistě dočkáme kvalitních soutěží. Jak dopadne další pražské dvoukolo, „to ví jen Bůh a svatý Václav“. Rád bych, aby to nebyl propadák letošní sezóny a budu tomu věnovat veškeré své síly. No a v Pačejevě výtvar trojice Štípek, Kalista, Kočí nemůže dopadnout jinak, než že to bude výborné. Zkrátka i letos se dá očekávat velmi kvalitní mistrovský seriál. Hlavně aby to ještě někdo jezdil. A kdo vyhraje? Mám svého černého koně: Pivoňka-Kuklík. Ale uvidíme za pár měsíců.

*Milan Vik*

## Připravované soutěže Mistrovství ČR v roce 2005

V roce 2005 se pojede opět 10 soutěží (5 dvoukol):

1. a 2. kolo	8.- 9. dubna	Praha
3. a 4. kolo	6.- 7. května	Frýdek-Místek
5. a 6. kolo	3.- 4. června	Most
7. a 8. kolo	16.- 17. září	Praha
9. a 10. kolo	14.-15. října	Pačejov

## MISTROVSTVÍ ČR DRUŽSTEV

2004

Mistrovství ČR družstev se odjelo v říjnu v rámci denní soutěže mistrovství republiky *Servicetour* a zúčastnilo se ho 6 tříčlenných družstev.

	Družstvo	Členové družstva
1.	AK Teplice n.M.	Holman, Poláček, Černý, Radvan, Boudný st., Boudný ml.
2.	Jihočeši	Šimánek, Kozel, Vítek, Fuchs, Dvorský, Dvorský
3.	AMK Žižkov	Zeiner, Virl, Vlk st., Vlk ml., Feřt, Feřtová

## ČESKÝ POHÁR

2004

Vítězové Českého poháru 2004

**Petr ČERNÝ - Bohuslav RADVAN**  
Praha

1.

---

---

**J.Holman - L.Poláček**  
Teplice n.M.

2.

---

**K. a P. Schlindenbuchovi**  
Praha

3.

---

## Přehled soutěží Poháru ČR v roce 2004

- |                                |                          |
|--------------------------------|--------------------------|
| 1. Zimní Hrubá Skála           | 7. Roudnice n.L. (den)   |
| 2. Total cup Teplice n.M (noc) | 8. Plzeň (noc)           |
| 3. Total cup Teplice n.M.(den) | 9. Plzeň (den)           |
| 4. O cenu SHD Most             | 10. Krajem kalicha Tábor |
| 5. Podkrušnohoří Litvínov      | 11. Žižkovský Kapr Praha |
| 6. Roudnice n.L. (noc)         |                          |

## Umístění pražských posádek na stupních vítězů pohárových soutěží v roce 2004

- |                                |   |
|--------------------------------|---|
| • <b>Zimní Hrubá Skála:</b>    | 2.Rambousek-Kopeček<br>3.Schlindenbuchovi   |
| • <b>Teplice n.M.-noc:</b>     | <u>1.Černý-Radvan</u><br>3.Csik-Schindler   |
| • <b>Teplice n.M.-den:</b>     | <u>1.Csik-Schindler</u><br>3.Černý-Radvan   |
| • <b>Most:</b>                 | 2.Černý-Radvan                              |
| • <b>Litvínov:</b>             | 3.Černý-Radvan                              |
| • <b>Roudnice n.L.-noc:</b>    | 2.Černý-Radvan<br>3.Schlindenbuchovi        |
| • <b>Roudnice n.L.-den:</b>    | <u>1.Černý-Radvan</u><br>3.Schlindenbuchovi |
| • <b>Plzeň-noc:</b>            | <u>1.Černý-Radvan</u>                       |
| • <b>Plzeň-den:</b>            | 3.Černý-Radvan                              |
| • <b>Krajem kalicha-Tábor:</b> | <u>1.Pivoňka-Kuklík</u><br>3.Černý-Radvan   |
| • <b>Žižkovský Kapr:</b>       | <u>1.Černý-Radvan</u><br>3.Schlindenbuchovi |

## Připravované soutěže Českého poháru 2005

- |               |                              |
|---------------|------------------------------|
| 26. únor      | Zimní Hrubá Skála            |
| 22.-23. duben | Karkulka (Lučany) - dvoukolo |
| 20-21. květen | Jilemnice- dvoukolo          |
| 9.-10. září   | Roudnice n.L.- dvoukolo      |
| 8. říjen      | České Budějovice             |
| 12.listopad   | Tábor                        |





44 .	Šiška - Šiška		0	0	0	0	0	0	0	0	19	17	0	0	26
45 .	Vlk - Vlk	Praha	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	25
46 .	Beneš - Jurča	Přerov	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	24
47 .	Boudný - Boudný	Jilemnice	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
48 .	Gottwaldová - Gottwald		0	24	24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23
49 .	Suchan - Bartoň		0	0	0	0	0	0	21	20	0	0	0	0	21
50 .	Ačai - Borovička	Hrubá Skála	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20
51 .	Gerle - Wilham Petr		0	0	35	0	0	24	18	0	0	0	0	0	20
52 .	Hrubý - Fillette		0	0	27	0	0	17	0	0	0	0	0	0	18
53 .	Páslerová - Tošnerová		0	0	0	0	0	23	21	0	0	0	0	0	18
54 .	Antonín - Dulínová		0	0	0	0	0	0	0	22	24	0	0	0	18
55 .	Dvorský Pe - Dvorský Pa	Brno	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	16
56 .	Marek - Čermák ml.	Semily	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
57 .	Vlček - Vlčková		0	0	28	0	0	0	19	0	0	0	0	0	15
58 .	Feřt Jiří ml. - Feřt Petr		0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	0	25	14
59 .	Říha - Donát		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	19	12
60 .	Pilař - Dvořák		0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0	11
61 .	Ditrich - Ditrichová		0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	11
62 .	Karlík - Pechmanová		0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	10
63 .	Kutík - Kaňková		0	0	31	0	0	22	0	0	0	0	0	0	9
64 .	Bednář - ...		0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	0	9
65 .	Ševčík - Ševčíková		0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	0	8
67 .	Šlimar - Dojčinová		0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	0	0	8
68 .	Pazderka - Pazderková	Brno	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
69 .	Mařík - Maříková		0	0	0	0	0	0	0	0	26	0	0	0	5
70 .	Suchý - Ošťádal		0	27	37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
71 .	Marvan - Javůrek		0	0	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
72 .	Csik Luk. - Vlček		0	0	33	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
73 .	Růžička - Klejdušová		0	0	34	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
74 .	Kuželka - Pánský		0	0	36	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

## KALENDÁŘ

2005

### Zpráva od Zdeňka Borovičky:

Vážení přátelé AOS, velice mě to mrzí, ale na Hrubé Skále se letos družstva nepojedou. Mrzí mě to o to víc, že jsem již delší dobu v klubu šířil myšlenku o uspořádání M ČR družstev a situace v loňském roce tomu přímo nahrála, ale přišla náhlá změna zaměstnavatele i zaměstnání a jsem v ř.... Zprvu jsem nepřestával věřit tomu, že ty "družstva" zvládnou, ale realita je jiná. Bohužel času mám momentálně velmi málo a je jasné, že stihnu připravit pouze pohárový závod a Shell cup. Zoufale jsem se snažil získat partnera pro stavbu, ale z různých příčin jsem nepochodil ani v klubu ani mimo. Ještě jednou musím napsat, že mě to mrzí, ale v zájmu kvality soutěže odstupuji od pořádání Mistrovství ČR družstev AOS. Zároveň si opravte moji e-mailovou adresu, nyní platí borovicka@hzslk.cz, aby Vaše spílání dorazilo na správnou adresu.

Zdeněk Borovička

ÚNOR	26.únor	Zimní Hrubá Skála	Český pohár <i>Změna: není MČR družstev</i>
DUBEN	8.-9.duben	Praha	1. a 2. kolo M ČR, Mistrovství ČR ZPM
	22.-23. duben	Karkulka (Lučany)	Český pohár-dvoukolo
KVĚTEN	6.-7.květen	Frýdek-Místek	3. a 4. kolo Mistrovství ČR
	20.-21.května	Jilemnice	Český pohár-dvoukolo
	22.květen	Litvínov	Český pohár
ČERVEN	3.-4.červen	Most	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
ZÁŘÍ	9.-10.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	16.-17.září	Praha	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
ŘÍJEN	8.říjen	České Budějovice	Český pohár
	14.-15.říjen	Pačejov	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
LISTOPAD	12.listopad	Tábor	Český pohár

## INFORMACE

- Ve Zpravodajích 2004 jste se ještě mohli dočíst o účasti na některých dalších soutěžích, z nichž připomínám 1.místo posádky Kyselíková-Černý na soutěži v Maďarsku.
- V prováděcích pokynech M ČR na rok 2005 si opravte pořadatele podzimního dvoukola v Praze. V noci je to zapsáno správně, ale ve dne je to naopak: trať: **Vírl**, hlavní rozhodčí: **Vlk**.
- V Novoročním Zpravodaji jsou použity materiály ze Zpravodajů AOS a ze stránek <http://aoscz.info> Vládi Dužíka. Chtěl bych Vládovi tímto poděkovat, neboť ještě stále nedokážeme pořádně ocenit, jak dobrá věc tyto stránky jsou.
- Předem se omlouvám za případné chyby v tomto Zpravodaji, snad jich bude minimálně.
- *A nakonec ještě k Ročence. Vlastní Ročenku dělá Zdeněk Klenák, já se pokusím připravit Přílohu. Prosim všechny oslovené i neoslovené o zaslání příspěvku co nejdříve (adresy - viz níže). Mým záměrem je distribuce Přílohy Ročenky na Zimné Hrubé Skále.*

*Milan Vlk*

Na posledních řádcích Novoročního Zpravodaje musím poděkovat všem, kteří přispěli do loňského jubilejního 20.ročníku. Bohužel je Vás stále méně. Přesto doufám, že i v dnešní internetové době je pražský Zpravodaj doplněním informací a že snad má ještě cenu jej chvíli vydávat. Pokusím se o to a budu rád, pokud i Vy občas něco napíšete. Vaše příspěvky očekávám na e-mailových adresách:

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

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

Děkuji předem.

*Milan Vlk*

107



21. ročník

# ZPRAVODAJ

ÚNOR-BŘEZEN-DUBEN 2005

## ODJETÉ SOUTĚŽE

### ZIMNÍ HRUBÁ SKÁLA

1.kolo ČP  
26.února  
okolí Turnova

Na již tradiční zahájení sezóny se sjelo přes 40 posádek. Čekaly nás 3 etapy v okolí Turnova a navíc jedna společná družstevní (soutěž družstev byla avizovaná dopředu, pak zrušena, aby se nakonec přece odjela). Itineráře byly poměrně slušné, nejasnosti na trati i v jízdních výkazech nepřesáhly přijatelnou

mez. Tak asi nejvíce se diskutovalo o tom, když vyjedu z ČK, zda to mohu považovat za projetí bodu (po projetí každého bodu byla podmínka). Zimní podmínky pro někoho zneprůjezdnilí část 2.etapy (byl tam pokyn pořadatele ve smyslu „porad si jak umíš“), a protože ani my jsme se do kluzkého kopce nevyškrábali, tak jsme to museli objet. Nakonec jsme se na původní trať napojili špatně a už to bylo za 200 TB – to byl trest za špatnou zimní výbavu.

Na závěr se jela společná družstevní etapa, která se již tradičně jela způsobem, že si jí posádky rozdělili na tři přibližně stejné úseky a každá posádka tak odjela jenom část etapy. Tuto etapu postavil Petr Schlindenebuch, a tak to nebylo úplně jednoduché ježdění, navíc na kopcích to bylo ztěženo hodně zimními podmínkami. Zpestřením startovního pole bylo doplnění družstva jedničkářů posádkou bez výkonnostní třídy. Nemám na to vyhraněný názor, ale asi už by soutěž v tomto složení posádek neměla mít statut mistrovství.

Pořadatelům patří díky za dobrou soutěž, množství cen a dobrou organizaci náročné akce.

**Z výsledků:** 1.Horyna-Kočí                      2.Zdrubecký-Kotina                      3.Holman-Poláček  
Družstva: 1.Teplice n. M.                      2.AOS Praha 1                      3.Jižní Čechy-Tábor

Soutěže se zúčastnilo 28 posádek v Českém Poháru a 14 v Shell cupu.

Mistrovství ČR družstev se zúčastnilo 7 družstev (v Shell cupu 3 družstva).

Celkové výsledky najdete na <http://www.aoscz.info/>

*Milan Vlk*

### CENA MĚSTA PRAHY

1. a 2. kolo MČR  
8. dubna  
Praha a okolí

První dvě kola Mistrovství České republiky se jela v Praze jako seriál Philips cupu a zároveň jako Mistrovství ČR AOS ZPM. Pořadatelsky zajišťoval ÚAMK - Handicapovaných motoristů Praha.

**Cena města Prahy (noc):** Start z tradičního místa autokempu Sokol v Dolních Počernicích, kterému předcházely dlouhé noční i

denní JZ. Tři noční etapy se od sebe lišily svou obtížností už zřejmě proto, že 2. etapa se nejela jako součást MČR ZPM, byla tedy nejobtížnější. První etapa velmi lehká na rozjetí, 11 políček iti a jeden VI nedělaly posádkám příliš velké problémy, leč 100 TB chytila i později vítězná posádka. Časy velmi volné, při kterých se dala zajet městská etapa s celou řadou rychlostních omezení (a i radarů). Kreslená mapa dávala i v městské zástavbě dobrý základ pro orientaci. Průměr 86 TB na posádku vypovídá o obtížnosti. Druhá etapa už byla štědrá na bodové příděly jak za PK, tak za čas. Hodně mapařiny a reálných údajů zamotalo hlavu i těm nejzkušenějším. Bez přidělu TB nedokázala zajet druhou etapu ani jediná posádka. Jedna podmínka a jeden VI doplněný další jednou v každé ze tří částí vytvořily slušný rámec obtížnosti s rozumnou mírou jetelnosti. Průměr 911 TB na posádku. Ve třetí etapě to podle zadání vypadalo jako selanka první etapy, s jedním VI a jedním detailem ČK,



**2. etapa:** Podle zadání konečně itik pro mistrák. Poměrně velká kumulace SPK kolem SM A, kdo zde chyboval, bylo to drahé. Škoda chyby v řešení návratu na SM. Nejkratší varianta ztratila v polovině řešení a tak bylo možné mít libovolné SPK. Další mapové podklady A i B byly dobře čitelné. Nakonec byla etapa asi lehčí, než to podle množství vložáků vypadalo. Čtyři mapová místa se zadaným příjezdem nebo výjezdem na 31 km je poměrně málo, ale asi to nikomu nedělalo problémy.

**3. etapa:** O této etapě se dá říci úplně to samé, co o třetí noční, jen místo podjezdu zde byl začátek obce. Nechci se opakovat, takže nevím, co bych rozebíral. Před ČK byl radar na třicítce v místech jakoby mimo obec. Chtělo to nedat se zlákat a vydržet jet těch 30.

**CELKOVĚ :**

- opravdový mistrák jsme odjeli jen ve druhé noční etapě
- itik vhodné pro beztržní posádky, škoda, že jich nepřišlo více
- zadání i mapy jasné
- vzhledem k nízké obtížnosti celé soutěže to chtělo citlivěji rozestavět SPK kolem několika těžších míst
- soutěž dopadla asi lépe, než se čekalo po stránce itiků
- doufejme, že na další itineráře od této posádky nebudeme čekat další věčnost a že jejich příští dílo bude již co do obtížnosti směřované pouze pro mistrovský seriál

**A ještě něco nakonec od Milana Vlka a oslovených pražských spolujezdců:**

**Obtížnost** Noční soutěž se klidně mohla jmenovat po stopách Žižkovského Kapra, neboť z části se odjela v prostoru, kde jsme stavěli závěrečnou soutěž minulé sezóny. A bohužel to pro nás nebyla výhoda. I přes známý prostor jsme nějak autora nepochopili a jezdili zcela jinak než bylo potřeba. V noci byla nejobtížnější 2. etapa, kde se to jen hemžilo částmi jako vystřiženými z nějaké stolovky. Ve dne to bylo středně obtížné ježdění na okraji Prahy.

**Lída Feřtová:** v noci byla obtížnost nevyrovnaná, 1. a 3. etapa byla výrazně jednodušší než na městskou zástavbu až skoro moc obtížná 2. etapa.

**Pepa Pivoňka:** soutěž neměla obtížnost mistráku, kromě 2. noční etapy to bylo moc jednoduché.

**Mirek Ludvík:** obtížnost mistráku to mělo, i když blíže to mělo k lehčím mistrákům.

**Rozmístění průjezdek, itineráře** Pořadatelé asi moc nevěnovali pozornost rovnocennému rozmístění PK a ohodnocení některých chyb díky tomu bylo dost drahé. Jako příklad uvedu hodně diskutovaný průjezd, kdy z jedné strany je na komunikaci závora – podle výkladu musím uvažovat, že i z druhé strany to bude neprůjezdné. Tak bych za to měl dostat 100-160 TB. Ale pořadatel na správné trati měl ještě stopku, za kterou se také muselo odbočit, takže se správná průjezdka brala 2x a za nesprávný průjezd hned bylo 260 TB...ale je to tak výchovné, teď už si budeme setsakramentsky dobře pamatovat. Ale bylo tam i dražší ohodnocení jedné chyby.

**Lída Feřtová:** ohodnocení chyb průjezdkami nebylo dobré. Při nepoužití detailu ČK, podmínky o mazání šipky v křížovatce a snižování čísla označení kóty na začátku 2. noční etapy, byl výrazně nižší příděl TB než při uplatnění všeho, ale nenalezení úplně nejkratší trasy (tato varianta přišla nejdráž). Při velkém počtu použití vložáků a podmínek bylo každé opomenutí velmi drahé, nebo často znemožňující pokračování.

**Pepa Pivoňka:** ohodnocení chyb průjezdkami bylo velice špatné. Některé chyby byly až za 420 TB, např. ve 2 denní etapě za SMB mapově R při záměně za reálné).

**Mirek Ludvík:** rozmístění průjezdek Tragické – ve dne. Dvě místa skutečně ukázková: nájezd na SM na začátku D2 za 560 TB, konec SM v Radnicích i za 320 TB (a ten nebyl seriózně zjiřitelný – rozhodovalo 10 m v délce a 5 m pro objetí ostrůvku).

**Naše rozdílné výsledky** v noci nám to nějak nesedlo - asi proto, že se nám poměrně dobře jelo ve známém prostředí a to nás ukolébalo. Na domácí prostředí to byl pěkný nářez bodů. Ale určitě měly vliv i jiné věci. Na startu nám například chyběl Karel Kuklík – je tedy fakt, že pohled do Pepova auta byl o dost hezčí než obvykle, nicméně Karel nám chyběl tak moc, že když jsme přijeli k průjezdkám KUK a LÍK, tak jsme si je z piety vzali víckrát. Ve dne se nám jezdilo už normálně, a tak výsledek byl o mnoho lepší, také proto, že jsme si nezobli nějakou obzvlášť drahou chybu. Jinak škoda, že pořadatel neviděl, jak téměř všichni jezdily jak utržení ze řetězů jen co

opustili hranici Prahy. Bylo vidět široko daleko, a tak jak řekl jeden ze soutěžících: „pálil jsem to na tý okresce 120 a ještě jsem překážel za mnou jedoucímu autu...“

**Mirek Ludvík:** naše rozdílné výsledky způsobila ve dne trefa do drahých chyb a podcenění zdánlivě stereotypních průjezdů

**Pepa Pivoňka:** a naše rozdílné výsledky způsobilo to, že jsem dlouho jsem žádnou soutěž jako navigátor nejel a tak se mě dost často stávalo, že jsem místo mapově jezdil reálně, přehlížel mapově jednosměrky a špatně se několikrát otočil mapově. Ve dne jsem udělal 4 chyby a vždycky hrozně drahé a protože byl den jednoduchý, tak jsme dopadli na hubu.

**Péče o jezdce** Ubytování bylo spartánské (v tělocvičně), ale jsme chudý sport, a tak musíme si zvykat. Horší už to bylo se stravováním v campu. Za vysoké ceny jsme rozhodně nedostali předpokládanou kvalitu stravy ani obsluhy.... v tomto campu zkrátka ještě vládne hluboký socialismus.

**Lida Feřtová:** Za zaplacené startovné velmi nízká kvalita stravy a zcela nedostatečné spaní pro MČR (my jsme byli naštěstí již při podání přihlášky rozhodnutí spát doma - cca 7 km od kempu). Spaní a snídani jsem neobjednala při přihlášce, proto jsem nedostala ani stravenky na snídani, přesto jsem platila plné startovné, tj. za večeři a oběd 500,- Kč za posádku jako v luxusní restauraci (za ohřátou sekanou s bramborem a moravské vrbce).

**Pepa Pivoňka:** to jak se na posádkách vyřádil pořadatel stravováním, ubytováním, (poskytnuté služby určité neodpovídaly 500,- které posádky pořadatel za tyto služby hradí), a tím že nedal kromě pohárů ani jednu cenu.

#### Z výsledků:

**NOC** 1. Holman-Poláček 2. Trtík-Sedloň 3. Štípek-Kalista  
5. Schlindenbuchovi, 7. Šourek-Ludvík, 8. Šimánek-Kozel, 12. Pivoňková-Pivoňka, 19. Zeiner-Vírl, 22. Vlček-Vlček, 23. Feřtovi. Startovalo 30 nominovaných posádek (z toho 4 nenominované), 1 posádka vzdala pro nehodu.

**DEN** 1. Štípek-Kalista 2. Bureš-Dužák 3. Schlindenbuchovi  
6. Šimánek-Kozel, 7. Feřtovi, 9. Vlček-Vlček, 18. Zeiner-Vírl, 21. Rambousek-Ludvík ml. 22. Ludvík-Šourek, 25. Pivoňkovi. Startovalo 31 posádek (z toho 5 nenominovaných)

Celkové výsledky najdete na <http://www.aoscz.info/>

*Milan Vlček*

#### **KARKULKA**

2. a 3. kolo ČP  
22. a 23. dubna  
Jizerské hory

Termín soutěže se mi moc nehodil, a tak polední zpráva o nepojízdném autě mi skoro udělala radost. Hora práce, od které jsem se chystal odjet, měla šanci na likvidaci. Karel měl ale jiný názor. Přemluvil mě, abych ho u Pepíka zastoupil. Ten souhlasil (netušil, co ho čeká), a tak jsem se přece jen na start vydal.

Noční tři etapy se odehrály „na pětníku“. Lehké (přesněji velmi lehké, jak ukazuje statistika), časy umožňovaly opravu případných chyb. Nechyběly ani barvičky – objížďely se červené zástavby. Výklad ale nebyl jednoznačný. Nemám u ruky itineráře, ale nepamatují se na žádnou mapařinu (pokud za ni nepovažují mapovou polňačku ukrytou ve vrstevnicích, které byly jinde v mapě chvályhodně odstraněny). Ani rozmístění průjezdek nebylo ideální (200 bodů za vynechání kolečka se opakovalo minimálně dvakrát) a v tak lehké soutěži i jedna taková chyba znamená několik míst! Ozdobou nočního bufetu byla výborná gulášová polévka, hanbou pak ceny nabízených uzenin.

Tři denní etapy nepřinesly změnu k lepšímu. Spíše naopak. Orientace v terénu nebyla potřeba, zato v itineráři. K červeným zástavbám přibýly zelené křížovky a červené cesty. Nechyběla ani centimetrová čárkovaná cesta ve vrstevnicích. V první časovce se sjíždíme prakticky všichni, čekáme na čas téměř 30 minut! Body nesbírá skoro nikdo, jen já a ve velkém (zacházel jsem s první červenou silnicí jako se slepou mapou – za 220!). I druhá etapa pro určení pořadí zbytečná, v ČK opět společný mítink účastníků. Vše se rozhoduje v etapě třetí, respektive na třech bublinkách a „komunikacích“, vytýčených kolíky a páskou. Zhruba jeden kilometr ujetý v tomto prostoru se šesti osazenými průjezdkami se zvláštní podmínkou dělá pořadí v soutěži. Jedno špatné kolečko cca 20

metrů za 200, špatný odjezd za tuším 260. Ta měla charakterem daleko blíže ke stolovce, než k „jezdivé“ soutěži, kde by si užili řidiči.

Na startu 13 posádek 1. VT a 6, resp. 7 bezřídnic. Současně s námi absolvovali své mistrovství Poláci – „díky“ jim byly časy ve dne opravdu nadmíru měkké. Vhodnější by bylo samostatné hodnocení, jako v Praze při souběhu M ČR AOS a M ČR tělesné postižených motoristů.

Ještě poznámka k podmínce „po projetí kóty jed' SM“. Poprvé použil Petr na mistráku na Kladně ve stylu „jed' do kóty navíc, pak se Ti to bude hodit“. Pokud jsem dobře poslouchal reakce, tak většinou se finta nesetkala s kladným ohlasem. V přímém rozporu s Řády není, ale napadá mě hned několik podobných s prominutím nesmyslů. S orientací (mapovou) nemá nic společného, na Kladně zajel tuším jen Milan Hlaváček. Přiznal, že nevěděl proč. Tentokrát se opakuje, opět vynechání kóty (SM po projetí zkrátila další cestu) drahé. Tudy podle mě cesta AOS nevede. Co na to komise?

*Mirek Ludvík (14, tentokrát ale 12)*

Po 33-ti posádkách se zúčastnilo 2. i 3. kola Českého poháru, který se jel v Jizerských horách. 14 z nich ovšem bylo polských. Poláci si zde odjeli 1. a 2. kolo mistrovství Polska. Střediskem soutěže byl hotel Maxov.

Nočních 64 km bylo rozděleno do tří etap s citlivě zvoleným časem na projetí. Perfektní základní mapy M25. Ve všech etapách byla jedna až dvě podmínky (barvičky) a tři vložáky. Moc pěkné bylo, že v každé ze tří etap se jela totožná slepá mapa. Po každé byl ale průjezd jiný díky platnosti jiných podmínek a mapových podkladů. Po dojetí každý dostal průvodce po trati.

Denní tři etapy měřily 85 km a času na projetí bylo tentokrát víc než dost, takže se před ČK hodně čekalo. Opět perfektní mapy M25, jedna až dvě podmínky (barvičky) a tři vložáky. Málokdo si uvědomil u podmínky znějící : na SM najížděj vždy odbočením vpravo, že platí nejenom pro její začátek ale také v případě návratu na SM po jejím opuštění. Opět se zde objevila nová varianta tzv. Pěťovy finty s úmyslným projetím podmínky a následným zkrácením si trati. Dojezd do cíle byl "zpeštěn" zákazem vjezdu přidrážovaným na sloupy u vjezdu k ČK na parkovišti u hotelu. Toto bylo jediné co se mně osobně na soutěži nelíbilo. Přijde mi podivné, dát na místo, kterým se před soutěží a v noční části několikrát projelo a ve dne vyjelo, náhle zákaz vjezdu.

Zřejmě musely v ty dny být nějaké skvrny na slunci, neboť jsme se ocitli hned u dvou posádek, jejichž jedno kolo hnané nápravy skončilo ve vzduchu nad příkopem a bylo třeba jim buď lidskou nebo motorovou silou pomoci z příkopu ven.

*P.Černý*

Z výsledků:

Noc: 1. Horyna-Kočí	2.Černý-Radvan	3.Holman-Schindler
Den: 1.Holman-Schindler	2.Mrštík-Uman	3.Kociánovi

Každé soutěže se zúčastnilo 33 posádek z toho 14 z Polska.

Celkové výsledky najdete na <http://www.aoscz.info/>

#### **A ještě hodnocení od duchovního otce této soutěže**

**Jaká byla** Byla určitě výkonnostně i časově přizpůsobena průměru ve startovním poli. I tak byly přiděly některých mistrovských posádek překvapující. Myslím si, že by některé posádky měly jezdit pečlivěji po trati na úkor toho, že budou v ČK čekat na čas. Vždyť zpoždění 15 minut = 100 TB = 1 x SPK. Je pravdou, že zvláště v první a druhé denní etapě byly časy hodně volné. Ale další cesta v AOS by neměla vést k rychlosti, ale více k pečlivosti. Ideální je svižná a pečlivá jízda.

**Problémy na trati** Snad jen těsně za denní ČK v Krásné, kdy domorodec přehradil autem cestu, abychom mu po ní nejezdili. Nebyla jeho, ale celé obce. Většina českých posádek se otočila a místo objela. Polské posádky udělaly vše proto, aby projely. Po louce, po zahrádce, někdo možná to vzal přes kuchyň, vím to jen z doslechu.

**SPK** V noci jsem použil jednu otočnou, ve dne pět, z toho dvě falešné. Žádné přetahovací ani jiné SPK se šipkama na trati nebyly. Z Dzn, jsme potřebovali jednu stopku, dva zákazy vjezdu a jeden příkazný směr. Čerta a Karkulku doplnil letos ještě Vlč. Ten měl svou premiéru loni na Kladně. Máme již s Kateřinou připravenou další postavu, ale již jsme ji nestihli zrealizovat v závěrečném chvatu.

**Pro další studium** Právě účast několika loňských oslíků a letošních řádných posádek v ČP mne přiměla předat každé posádce vzorový průjezd všech etap. Možná to v tu chvíli zůstalo nedoceno, ale kdo se doma dále vzdělává z vlastních chyb a ze zajímavých nápadů autorů, dostal do ruky poměrně cenný materiál. I po letech budete vědět, kudy se mělo jet. Věřím, že to časem oceníte.

**Co potěší** Poděkování několika posádek po soutěži prostřednictvím e-mailu.

**Co překvapí** Až na jedno byla všechna poděkování od „oslíků“. A to jich startovalo pouze 6. I když ten název je sám o sobě krásný, už nejste oslíky. Učte se, váš čas se kvapem blíží. Držím Vám palce a z řádků od Vás cítím, že ta práce nebyla zbytečná, že ji někdo ocení. Díky.

**Petr Schlindenbuch**

### **JARNÍ JÍZDA ZRUČNOSTI**

10.duben  
Praha-Řepy

Tak jsem po delší době vyrazil na jízdu zručnosti, kterou tradičně pořádají chlupci z AOS Praha 1. V areálu v Řepích byla postavena velká zručnost, která se jela dvakrát. Nejlepších deset jezdců si to pak rozdalo o vítězství na té samé trati. Očekával jsem, že do desítky se nedostanu, neboť mé jezdecké

umění není valné, ale tentokrát zručka zůstala stranou zájmu specialistů, takže do desítky jsem se nejenom dostal a nakonec jsem byl i na „bedně“, když mě porazili pouze rychlé trabanty. S potěšením jsem za sebou zaregistroval taková jména jako jsou Šindclář a Mladič, takže jsem odjížděl spokojen a s cenou.

1. Dostál (Pardubice)      2. Vizi (Praha)      3. Vlč (Praha)

**Milan Vlč**

## **KALENDÁŘ**

<b>KVĚTEN</b>	6.-7.květen	Frydek-Místek	3. a 4. kolo Mistrovství ČR
	20.-21.května	Jilemnice	Český pohár-dvoukolo
<b>ČERVEN</b>	3.-4.červen	Most	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
<b>ZÁŘÍ</b>	9.-10.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	16.-17.září	Praha	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
<b>ŘÍJEN</b>	8.říjen	České Budějovice	Český pohár
	14.-15.říjen	Pačejov	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
<b>LISTOPAD</b>	12.listopad	Tábor	Český pohár
<b>PROSINEC</b>	10.prosinec	Kapr-Jindřichův Hradec	





21. ročník

# ZPRAVODAJ

KVĚTEN 2005

## ODJETÉ SOUTĚŽE

### **FRÝDEK-MÍSTEK**

3. a 4. kolo MČR

7. - 8. května 2005

Frýdek-Místek

Druhá dvě kola Mistrovství České republiky se jela ve Frýdku - Místku pod hlavičkou PRETIOX Přerov v AČR, personálně stavitel Vláďa Dužík, rozhodčí Jirka Bureš.

**Frýdek - Místek 3. kolo (noc):** Start z hezkého místa „Ranč Paradise“, kde bylo příjemné centrum celé soutěže. Tři noční etapy se od sebe výrazně nelišily svou obtížností. První etapa hned po startu s pomocí detailu

náročná na správný mapový průjezd, tři detaily, jeden VI a podmínka pro celou etapu a pak v každé části jiný VI nedělaly posádkám příliš velké problémy, přesto čistě (čas+PK) zajely pouze dvě posádky. Časy volné, městská etapa s celou řadou rychlostních omezení (a i radarů). Mapa M25 hodně dokreslovaná a dobře čitelná dávala i v městské zástavbě dobrý základ pro orientaci. Průměr 279 TB na posádku jen pro srovnání je trojnásobkem bodového přidělu v Praze. Druhou etapu (čas+PK) nezajela čistě ani jedna posádka. Dva detaily v záhlaví s jednou podmínkou, etapa rozdělená na tři části s jiným VI, jeden plánek M15. Mapa M25 stejně dobrá jako v 1. etapě. Průměr 322 TB na posádku. Ve třetí etapě to podle zadání vypadalo jako selanka, se dvěma detaily a třemi VI, leč obtížnost (alespoň podle chybějících PK) byla určitě vyšší. Ve třetí etapě bez TB (PK+čas) zajela jedna posádka, průměr na posádku 323 TB (což při poloviční délce a polovičnímu množství PK je poměrně vysoká hodnota). Ve srovnání s předchozími etapami byly průjezdní časy třetí etapy o poznání volnější (čistě na čas 21 posádka), přesto při měření rychlosti se přiděl vyšplhal až k hodnotě 360 TB. Kvalita vesměs asfaltových komunikací dobrá. Délka třech nočních etap byla 86 km (36/35/15) a zdobilo je 65 PK (25/26/14). S výjimkou dojezdu do cíle 2. etapy (260 TB) byly po dlouhé době velmi dobře postaveny PK. Doplním statistiku o průměrný počet 924 TB za PK a 122 TB za čas na posádku. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přidělech absolutně, mezi vítězem a posledním 378 TB proti 2738 TB (podíl 0,138).

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

umělecký dojem - 5,6

**Frýdek - Místek 4. kolo (den):** Po nočním odpočinku v internátu SPŠ čekaly na posádky tři denní etapy. Charakter itinerářů i mapových podkladů stejný jako v noci. První etapa tři detaily, dvě podmínky a tři VI. Časy opět volné, i když se více jezdilo mimo zástavbu. Čistě (čas+PK) zajelo 11 posádek. Průměr 147 TB na posádku. Druhá etapa s jedním detailem, dvěma podmínkami, dvěma VI, a s řadou hezkých míst (kóta 340 v Dobré). Dvě černobílé kreslené mapy opět čitelné. Průměr 313 TB na posádku. Časy volné. Čistě (PK+čas) zajely druhou etapu tři posádky. Třetí denní etapa srovnatelná s první, dva detaily, jedna podmínka a čtyři VI. Průměr 54 TB na posádku. Kvalita komunikací dobrá. Přes velmi mírné časy maximum na radaru úctyhodných 210 TB. Délka třech denních etap 108 km (43/37/28) a zdobilo je 62 PK (24/21/17). Průměrný počet 514 TB za PK a 78 TB za čas. Bodové přiděly: mezi prvním a posledním 130 proti 1612 TB (podíl 0,081).

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

umělecký dojem - 5,5

Závěrem lze říci, že pořadatel připravil jednoduchou a hezkou soutěž, noc určitě těžší než den. Určitě každý ocenil perfektní zpracování výsledků a pozornost od pořadatelů jako upomínku.

*Zdeněk Šimánek*

---XXXXX---

### **A následuje tradiční hodnocení Petra Schlindenbucha:**

**3.kolo - noční** 1.etapa: hned po startu je třeba přesně měřit a pomocí detailu zjistit, která komunikace.. je v ZM. Následuje spíše lehčí pasáž, kde trať je vedena převážně po úzkých vedlejších, ale asfaltových komunikacích. Na jedné dejce s údajem levá musí řidič prokázat svou bystrost, neboť nejvíce L vede zpět za řidiče. Iti rozdělený na dvě části, v každé byl jiný vložák. Tři detaily a podmínka v jedné kótě. Etapa vedená po východním a severním okraji Frýdku nebyla těžká. 2.etapa: iti rozdělený do třech částí. Dva vložáky, jedna podmínka, dva detaily, jeden plánek. Trať byla vedena na severním a západním okraji Místku. Dlouhé kolo přes kótu 290 bylo bez průjezdky a tak ho někteří jeli pro jistotu 2 x z obavy, že panely přehlédly. Trochu kombinace sliboval plánek na parkovišti před Baumaxem. Byl tam výjezd ze SM a návrat dle ZM. Bohužel špatně uvedené měřítko (bylo uvedeno M 15 , ale nakresleno to bylo v M 7,5 - obě měřít jsou "neřádná") působilo posádkám problémy. I když si myslím, že vložák na SM se dal najít, protože vložákem musím SM opustit a ne po ní pokračovat, byl nakonec tento vložák podle vzoráku jakoby zrušen - asi správně, protože chyby v iti byla. Ve třetí části byl vtipný poslední mapový údaj pravá v detailu před ČK s dopr. značkou "stezka", kam se ale nesmí. Nevím, zda někdo zde chyboval, pokud ano, měl to za 260 TB, což je na lehké soutěži dost. 3.etapa: mně připadala nejjednodušší, byli jsme po půl hodině před ČK. V detailu 324 na parkovišti se jela reálně pravá bez metráže, byl tam jakýsi obrubník, pro někoho zvýšený, pro někoho ne a za ním SPK. Byla podána připomínka a sám autor v odpovědi psal, že obrubník tam nějaký byl. Vzhledem k uznání připomínky na měřítko u plánu a SM ve druhé etapě, by měl být uznán i tento sporný obrubník. Ale nebyl uznán. Projeli jsme spíše městskou částí Místku a Frýdku.

#### **Celkově:**

- celá soutěž po městě, autor proto zvolil volné časy, ale zvláště v poslední etapě měl být čas výrazně kratší
- kladem bylo 8 živých PK
- iti mohly být těžší, zejména ve třetí etapě
- chyběla nějaká kombinační část, jediná ve druhé etapě byla zrušena
- na mistráku bych uvítal i nějaké delší opuštění mapy a opětovné nalezení se v ní, zvláště ve městě je zvládnutelné se pak najít, ale možná většina posádek je radši, když je stále v mapě

**4.kolo - denní** 1.etapa: tři vložáky, tři detaily, dvě podmínky, dvě mapy. Projíždíme oblastí východně od Frýdku. Z kóty 331 na východ a potom se mi moc nechce přes "mapové prázdno" u nápisu Hraniční. Ale jinudy to nešlo. Kolem kót 350 a 348 byly nové nemapové komunikace, tak se konečně něco "dělo". Druhá polovina etapy byla velmi lehká a odjela se po užších zpevněných komunikacích v lukách Horních Domaslavic. Údaj "odboč na nemapovou komunikaci", který byl mapově zarámován a jelo se na něj reálně, měl patřit k nejbližší mapové křižovatce, na kterou bych přijel. Ale nepatřil, tam to nemělo řešení, protože na té mapové křižovatce neexistovala nemapová komunikace. Tedy údaj měl být zřejmě zarámován reálně. 2.etapa: dva vložáky, dvě podmínky, jeden detail, dvě mapy a pět SM. První třetina opět v prostoru druhé poloviny první etapy. Jedna podmínka, která mě se líbí, když musím předem vymyslet, že splněním podmínky se mi zkrátí trať. Pěkný byl dojezd do kóty 340. Protože vjezd na novou, nemapovou komunikaci, jsem mimo mapu a do kóty jedu z druhé strany. Tam mi živá s lístečkem opět do kóty nepustí. Další mapová neexistuje a tak až poslední možností do ní přijíždím. Chtělo to vydržet. Následuje zmiňované místo z první etapy u nápisu Hraniční, kde je nyní ze dvou komunikací vykreslena jen jedna (místo bílého fleku z první etapy) a protože díky dopravní značce mapu opouštím, mohu se po mapě vrátit zpět, což je kratší, než původně zamýšlená trasa. Za kótou 331 činilo mnohým posádkám problém najít, kdy přejedou reálný most. Ale ve dne by to nemusel být problém. Diskuze přinesla po dojezdu část, kdy následují tři SM po sobě mapově zarámované, ale jen ta první byla vztažena ke kótě a tím byl určen její začátek. Další dvě SM již nešly do mapy umístit, tedy měly by se odjet na první (podle mého názoru mapové - když byly mapově zarámovány) křižovatce, která následuje za koncem SM (na konci SM musím tedy vyjet reálně = po hlavní nebo rovně) a ze které mohu vyjet požadovaným azimutem. Podle mého názoru bylo vše v pořádku. Ale někteří argumentovali, že mohou jet další SM hned z konce té minulé SM. Já si to nemyslím. Nesplnili

by reálnou jízdou mezi koncem jedné SM a začátkem druhé SM. Trochu na srdce byl průjezd mimo mapu přes dopravní hřiště, na kterém byl navíc nekreslen pěkný kruhový objezd a my ještě nesplnili vložák na kruháku. Moje řidička se domáhala jeho splnění právě zde. No chyběly tu SPK, tak jsme to vypustili. Ten skutečný kruhák potom také přešel a skončili jsme na východním okraji Místku. **3. etapa:** v okolí centra soutěže již zbývalo projet pouze jižním okrajem Místku. Tak toto nás čekalo v poslední etapě. Iti rozdělený do dvou částí, dva detaily, jedna podmínka a čtyři vložáky, každý ale vztažený pouze k jedné dopravní značce. Podmínka "nemapové komunikace se po projetí stávají mapovými atd." vypadá jasně, ale kde je ta komunikace, kterou já projíždím? Je až za autem nebo je přímo pod autem a tím začíná u předku auta? Vjedu do mapové jednosměrky a už jsem projetím vytvořil novou křižovatku nebo ji vytvořím, až do té mapové jednosměrky zahnu? Ale asi všichni pochopili, jak to autor myslel, my také, leč výklad asi není úplně jednoznačný. Snad ještě malým figlem byl údaj "vjed' do jednosměrky", ale byl mapově zarámován, a samozřejmě, že po ruce byla nejdříve jednosměrka reálná. Jinak nebylo moc co řešit a protože jsme si opět najeli dost času a očekávali jsme nějaký závěrečný figl před ČK, stále jsme pečlivě měřili. Docela jsem zajásal, když jsem zjistil, že ČK je v mapě nakreslena o 100m pro mne blíže, než stála ve skutečnosti. Dva mapové mosty jižně od cílové ČK jsou v mapě o 100m blíže k sobě, než je to v reálu. Stačí také porovnat s mapou z první denní etapy: Tak jsme to tam vše projedili, ale jinou ČK ani lístečkovou PK jsme nenašli. Kolik posádek se tím potrápilo, nevím. Já vždy hledám něco zbytečně. Ale i tak se nám soutěž líbila. Po třech a půl hodinách orientační jízdy v autě by neměla o výsledku rozhodnout jízda zručnosti nebo jediná vynechaná SPK, která dělala hodně míst. Tím nechci snižovat umění řidičů, těch, kteří zručku skutečně "umí". Vždy hraje ve výsledcích jedna SPK několik míst. Ale když je to jediná chybějící, tak to řadí soutěž mezi lehké.

**Celkově:**

- iti i mapy jasné, zřetelné
- časy příliš volné, zvláště v poslední etapě
- iti měl být těžší alespoň v jedné etapě
- opět bych uvítal na mistráku těžší mapovou orientaci - alespoň pár míst
- rychlý výsledkový servis nám umožnil návrat domů ještě za světla
- pěkný nápad - díky sponzorovi - trička všem s logem soutěže

*Petr Schlindenbuch*

--- X X X X ---

## **TO JSEM ALE PAŠÁK !!!**

**Takovouhle samochválu ve stylu spisovatele J.Haška, resp. Jeho předvolebního projevu coby kandidáta Strany mírného pokroku v mezích zákona, či známé lidovky „To se musím pěkně pochválit“, o sobě stavitel mistráku ve Frydku – Pístku psát nemusí...**

Přejímka, stravování, zahájení i ukončení soutěže proběhlo v příjemném prostředí restaurantu „Ranč“, na západním okraji FM. Mohla by to být velice pěkná hospoda i s venkovním posezením, nebýt toho, že je snad ze všech stran obklopena novými rychlostními komunikacemi, případně protihlukovými stěnami.

Podle očekávání se noční část jezdila po městě a jeho nejbližším okolí. Již výjezd do N1 s použitím detailu kóty 328 nám dal dost zabrat (a nebyli jsme zdaleka sami), ale pak se to docela pěkně rozjelo a vzdor potížím zkraje etapy jsme chytli jen 6 minut. I druhá noční se jela velice pěkně, správné najetí kóty 276 byla opravdu mapařská lahůdka. V této části bylo na závalu přeprůjezdování plánku u kóty 298, nakonec hodnoceno mírněji. Naopak radar v této části opravdu „psal“. I v N3 měli někteří šoféři (tedy ti, co si hlídali dopravní značky – což se nás netýkalo, a to ani na „R“ ve druhé etapě) stále co dělat. A já jsem zato až v samotném dojezdu do cíle pochopil, jak jsem měl jet úvod první etapy.

Do dne jsme po krátkém a neposilujícím spánku (spal s námi zase chrápající Ivan Š.) startovali zase z „Ranče“. Jezdilo se východně od FM, iti opět na pohled jednoduché s minimem vložáků, podmínek i detailů. Přesto hodně mapařiny a orientace, tedy soutěž jezdivá. Ve druhé etapě použita

Petřikova „módní“ novinka s vynuceným projetím něčeho, co jsem vlastně vůbec neměl a nechtěl jet. Zde naštěstí jen jednou a navíc tak průhledně, že nebylo co řešit. Třetí denní byla snad až moc jednoduchá, ale všichni víme, že při stavbě soutěže již traťáři v této fázi dochází nápady a radost z dobře vykonané práce. I v denní části byly časy postaveny citlivě, některé slabší posádky (st.č.14) poukazovaly místy na zbytečně husté obsazení průjezdů u kót 353 (D 1,2) a 323 ve třetí etapě.

Bál jsem se této soutěže vědouc, že se bude jezdit hodně po městě a myslel si, že to bude tvrdé. Po městě se sice jezdilo, ale díky čitelnému mapovému podkladu M25 v obou kolech, nebyl zase až takový problém s orientací. Itiky opravdu pěkné, chytré, hodně mapařiny i řidičských průjezdů, citlivě nastavené časy. Den asi mohl být těžší, zato jsme se jen se dvěma chybějícími PK, což stačilo až na 10. místo, opravdu pěkně svezli.

**Karel Kuklík**

Z výsledků 3. kola (soutěže se zúčastnilo 25 posádek):

**1.Štípek-Kalista**, 2.Holman-Poláček, 3.Zdrubecký-Kotina  
5.Černý-Radvan, 8.Schlindnbuchovi, 10.Pivoňka-Kuklík 12.Rambousek-Ludvík ml.  
18.Šourek-Ludvík st., 22.Feřtovi

Z výsledků 4. kola (soutěže se zúčastnilo 25 posádek):

**1.Černý-Radvan**, 2.Štípek-Kalista, 3.Zdrubecký-Kotina  
5.Schlindnbuchovi, 10.Pivoňka-Kuklík, 18.Feřtovi, 20.Šourek-Ludvík st.,  
23.Rambousek-Ludvík ml.

Podrobné výsledky najdete na [www.aoscz.info](http://www.aoscz.info).

Průběžné pořadí po 4.kole mistrovství republiky je součástí tohoto Zpravodaje.

## **TO JSEM ALE PAŠÁK !!! (dokončení)**

### **KRAKONOŠ 2005**

Český pohár - 4. a 5.kolo  
20.-21. květen  
Jilemnice

**...a nemusí se sami chválit ani pořadatelé poháru v Jilemnici.**

Letos mám zatím kliku na pěkné soutěže. Možná to je i tím, že jsem nejel pražské invalidy (kde podle referencí zúčastněných byly mistrovské jen dvě etapy), ani polskou stolní v Jizerkách.

Třináct mistrovských posádek a osm „stovkařů“ se zúčastnilo **4.kola** Českého poháru v Jilemnici. Perfektní zázemí motorestu v Dolní Branné (slušné ubytování, výborná a levná strava včetně nočního bufetu a velice ochotný personál), téměř letní krásné počasí. Noční část stavěl Jirka Boudný jr. Jsme od něj zvyklí na spíše lehčí a jednodušší soutěže, ale myslím, že jsme se všichni shodli na tom, že tentokrát příjemně překvapil a že tato soutěž přebila jim stavěné mistráky.

Dvě etapy o celkové délce 65 km se jely na místy nepřilíš dobře čitelný (Jilemnice) mapový podklad M25. Z Jilemnice, kde byla noční JZ, vedla první etapa do Dolní Branné. Jasný a přehledný itinerář se třemi vložkami a třemi detaily. Některé finty se v této už hodně sježděné oblasti již klasicky opakují, Pepík je tady téměř doma, ale opět jsme si naběhli, i když to naštěstí stálo jen čas. I druhá etapa se nesla v duchu té první – tedy jezdivá, pěkná soutěž s mapařinou i složitějším průjezdem po Vrchlabí s kombinací SM.

Chybička – možná nejasnost, nebo nejednotnost výkladu Pokynů a Řádů - se vloudila u kóty 204, kterou chtěl traťář projíždět při zachování podmínky, ale map. komunikace, kterou chtěl odjet, končila po kilometru ve vzduchoprázdnu. Předpokládám, že se o tom ještě bude na www stránkách nebo v komisi diskutovat. Tady jsme se slušně zasekli a zdaleka ne sami. Vyřešeno dvojím možným průjezdem.

Stínem snad jen zbytečné udělení trestné „stovky“ Černému s Radvanem za to, že si nevyzvedli přejezdák z Branné na JZ do Jilemnice. V Jilemnici se stejně neodevzdával, ani nikdo nekontroloval stanovený čas na průjezd. Stálo je to místo a porazili je i Šouras s Ludvíkem.

Zmíněný noční bufet, panák na usnutí a k Pepíkovi spát. Tentokrát jsem nespal s Ivanem, odnesl to jen Mírek a o patro výš všichni Pivoňci včetně psa. Se mnou zato ráno v 5.15 spadla nová postel IKEA.

**5.kolo:** Ve start. listině denní části ubyl Standa Kočí, zato startovali účastníci Shell Cupu. Dvě etapy o celkové délce 99 km stavěl Mírek Paulů. Už jeho loňský mistrák jsme považovali za povedený a ani tentokrát se mu nedalo téměř nic vytknout. Opět na M25, kde byly pro přehlednost ještě uvažované komunikace obtaženy (to nám chybělo v noci). Jelo se do Nové Páky a zpět do Branné, v itinerářích přibýlo oproti noci detailů i SM. Řešení iti a průjezdy pochopitelně oproti noci „vymakanější“. Některé podmínky a vložáky platily jen v části iti, měnil se i směr otáčení. I zde se vyskytl problém s „výkladem“ při dokreslování SM do map.podkladu u kóty 453 v D2. Dokresluje se do všeho, jen do ZM, nebo jen do plánku, podle kterého zrovna jedu?

Časy na projetí postaveny opět citlivě. Tedy tak, aby ten co cestou musí něco opravit nebo dohledat, eventuelně je pomalejší při řešení iti, nebo má potíže s orientací v terénu a mapě, nedojel před časovkou toho zdatnějšího, čekajícího na svůj čas příjezdu. Tomu pak zbývá jen skřípat zuby a nadávat pro sebe traťáři a HR za jisté znehodnocení soutěže. Zvláště dnes, kdy je zrušeno vzrůstající bodové zatížení za pozdní příjezd.

Mám-li shrnout obě kola, Jirka B. rozhodně překvapil a Mírek P. opět nezklamal. Podle mého soudu byly obě soutěže solidně oprújezdkovány, což bylo jistě dáno i tím, že se jelo spíše stále dopředu a autoři se nemuseli moc zabývat tím, co kdo může cestou napáchat za zvěrstva a co ho to bude stát.

**Karel Kuklík**

#### Z výsledků:

4.kolo (soutěže se zúčastnilo 21 posádek):

**1.Holman-Poláček, 2.Zeiner-Vírl, 3.Pivoňka-Kuklík**

4.Šourek-Ludvík, 5.Černý-Radvan, 13.Šimánek-Kozel

5.kolo (soutěže se zúčastnilo 19 posádek):

**1.Zdrubecký-Kotina, 2.Holman-Poláček, 3.Černý-Radvan**

4.Pivoňka-Kuklík, 5.Zeiner-Vírl, 7.Šimánek-Kozel, 10.Šourek-Ludvík

Podrobné výsledky najdete na [www.apsocz.info](http://www.apsocz.info). Po 5.kole vede pořadí Českého poháru Holman s Poláčkem, před Černým s Radvanem a Zdrubecký s Kotinou.

## INFORMACE

### KARKULKA - 2. a 3. kolo Český Pohár - oprava několika chybných čísel v hodnocení

Následující řádky jsou reakcí na hodnocení výše uvedeného dvoukola, které bylo zveřejněno v minulém čísle Zpravodaje a které vypracoval Mírek Ludvík.

Každé hodnocení obsahuje dva druhy informací, které se dostávají ke čtenářům. Jedním jsou osobní názory pisatele na hodnocenou soutěž. Protože názor může mít každý svůj vlastní, nechci ho komentovat. Respektuji názory ostatních a ve vztahu k mé soutěži čím více si jich přečtu, tím jsem radši. Druhým jsou fakta a číselné údaje k soutěži. Ty už ale musí souhlasit se skutečností, ty nemohu zkreslovat svým názorem. A protože se v hodnocení objevilo hned několik nesprávně uvedených údajů, dovolím si je opravit dle skutečnosti. Vše se týká denní soutěže. Čteme „k červeným zástavbám přibýly zelené křižovatky a červené cesty“. Červené zástavby se vyskytovaly ve třech nočních etapách. Ve dne se nevyskytovaly, tedy k ni nemohlo nic přibýt. Zelené křižovatky se nevyskytovaly ve dne. Vyskytly se ve druhé noční etapě v počtu 3 x. Ve dne tedy z barviček byly pouze červené cesty ve všech etapách. Centimetrová čárkovaná cesta nebyla ve vrstevnicích, ale vedle mezi pěti domečky v obci. Dále je v hodnocení zmínka o „rozhodujícím místě“ ve třetí etapě. V tomto prostoru nebylo „šest průjezdek“, ale pouze čtyři, pátá byla o 400 m dále, šestá nebyla vůbec. „Jedno špatné kolečko cca 20 m za 200“. Toto kolečko bylo za 100 TB. Kdo měl v této části něco za 200, udělal ještě jinou chybu

těsně před tím nebo potom, přičemž obě chyby byly na sobě nezávislé. Špatný odjezd „Petrovi podmínky“ nebyl za 260, ale za přijatelných 160. Dal jsem si osazením SPK docela práci včetně toho, že na špatném průjezdu byla jedna SPK stejného symbolu jako jedna na dobrém průjezdu. Právě, aby to nebylo za 260 TB. V hodnocení se píše také o „mé“ podmínce na Kladně. Bohužel fakta nejsou opět přesná. Na Kladně zajeli tuto podmínku jako jediní Petr Černý a Slávek Radvan. Zajeli ji proto, že na ni přišli a tedy věděli proč. Zmiňovaný Milan Hlaváček skutečně nevěděl proč, ale také ji nezajel. Jen intuicí si vzal jednu ze dvou SPK na této podmínce.

Jak jsem již výše uvedl, tyto řádky jsem napsal pouze pro upřesnění chybně uvedených údajů a čísel v hodnocení Karkulky.

Ještě si dovoluji uvést svůj osobní názor na typ oné někdy diskutované Petrovi podmínky. (Mimochodem na Kladně loni mi přišly dvě osoby poblahopřát k této podmínce, kterou oni sami nezajeli. Byl jsem z toho dost vyjevený, že někdo pochválí něco, co nezajel). Myslím si, že každá podmínka typu „v sudých kótách jed' vždy ...“, „za mostem jed' vždy ...“, posouvá soutěž blíže ke stolovce, jak jsme o ní také četli. Jenže v každé soutěži se vyskytuje kratší či delší pasáž o které bychom mohli říci, že to byla stolovka. Tim já neříkám, že to je špatně. Většinou to sebou přináší jistou míru kombinace, která vedle mapařiny do AOS také patří. (Opět mimochodem. Jízda podle mapy M 25 již dnes některým jako mapařina ani nepřipadá. Je to hold podrobná a docela přesná mapa a v ní se téměř vše najde). Typ podmínky, který jsem použil, není jen o tom, jestli spolujezdec nezapomene odjet avizovaný příkaz v kóťě, ale je v ní, dle mého názoru, více logického myšlení a část zmiňované kombinace. On si může vybrat, jestli tu podmínku použije a nebo nepoužije. Není k použití donucen vlastním průjezdem mapového místa, ke kterému se podmínka vztahuje. Proto se mi líbilo, když ji použil Míra Paulů loni na mistráku v Jilemnicích a Vláďa Dužík letos ve druhé denní etapě. Pokud je podmínka použita v rozumné míře a rozumně ohodnocena, jsem toho názoru, že může přispět k rozmanitosti jednotlivých soutěží.

*Petr Schlindenbuch*

## KALENDÁŘ

<b>ČERVEN</b>	3.-4.červen	Most	5. a 6. kolo Mistrovství ČR
<b>ZÁŘÍ</b>	9.-10.září	Roudnice	Český pohár - dvoukolo
	16.-17.září	Praha	7. a 8. kolo Mistrovství ČR
<b>ŘÍJEN</b>	8.říjen	České Budějovice	Český pohár
	14.-15.říjen	Pačejov	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
<b>LISTOPAD</b>	12.listopad	Tábor	Český pohár
<b>PROSINEC</b>	10.prosinec	Kapr-Jindřichův Hradec	

čeny

21. ročník



# ZPRAVODAJ

ČERVEN 2005

## ODJETÉ SOUTĚŽE

### O CENU SHD KOMES

a

### PODKRUŠNOHOŘÍM

5. a 6. kolo M ČR

3. – 4. června

Most-Litvínov

Poslední dvoukolo Mistrovství České republiky před prázdninami se jelo v Mostě pod hlavičkou Automoto klubu SHD Most, stavitel Zdeněk Klenák (noc) a Miroslav Rous (den), rozhodčí stejně, ale v obráceném pořadí.

**O cenu SHD Komes 2005 (noc):** Start z nově vybudovaného areálu kempu Benedikt ve Vtelně, kde bylo příjemné zázemí soutěže. Tři noční etapy měly prověřit znalost prostředí relativně známého, a také

prověřily. První etapa s nezvyklým množstvím detailů (8), dva VI a dvě podmínky pro celou etapu. Tři SM a jeden plánec M25 dávaly vcelku přehledné zadání, s orientací nebylo třeba bojovat, přesto čistě (čas+PK) nezajela ani jedna posádka. Časy podle získaných TB zcela akorát, radar psal jen do 80 TB v šesti případech. Barevná mapa M50 dobře čitelná dávala dobrý základ pro orientaci, platila však i pro 3. etapu se „zákeřným“ návratem podle základní mapy. Průměr 317 TB na posádku jen pro srovnání o něco málo vyšší než v předchozím dvoukole. Druhou etapu (čas+PK) rovněž nezajela čistě ani jedna posádka, bylo však 9 nul za PK. Při své délce 32 km pociťovaly posádky během etapy výrazný úbytek času a i ti nejlepší sbírali přes 200 TB za čas. Pět detailů v záhlaví, dva VI, jedna podmínka a tři SM. Mapa M25, tentokrát černobilá, čitelná. Průměr 446 TB na posádku (z toho 253 TB za čas). Třetí etapa podle zadání vypadala, jako že už Zdeňkovi došel dech, s pěti detaily, třemi VI a dvěma podmínkami, leč obtížnost nejvyšší v noci, i když vlastně na trati posádka nepoznala, že chybí. Rovněž přiděly na radaru byly nejhojnější (celkem 19, nejvíc 240 TB). Ve třetí etapě bez TB (PK+čas) opět ani jedna posádka, průměr na posádku 828 TB. Přestože se TB za čas v jednotlivých etapách lišily, byly zvoleny velmi dobře. Na radaru 8 posádek (nejvíc 130 TB). Kvalita vesměs asfaltových komunikací dobrá. Délka třech nočních etap byla 89 km (32/32/25) a zdobilo je 67 PK (29/19/19). Dobře postaveny PK s celou řadou živých. Doplním statistiku o průměrný počet 1120 TB za PK a 483 TB za čas na posádku. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptýl v bodových přidělech absolutně, mezi vítězem a posledním 518 TB proti 2408 TB (podíl 0,215).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,2  
umělecký dojem - 5,7

**Podkrušnohořím (den):** Po nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy. Charakter itinerářů i mapových podkladů byl už na pohled odlišný od noci. Celá plocha itineráře byla hustě zaplněna. První etapa pět detailů, dva VI, dvě podmínky a čtyři SM. Etapa byla rozdělena na tři části a v každé ještě něco přibýlo. Vznikly i problémy. Za bodem „A“ byly dvě kóty (111 a 101, obě liché), k tomu podmínka: „v každé kótě označené lichým číslem odboč“. Pro průjezd bylo rozhodující, jak tuto podmínku aplikovat. Jestli pouze při prvním průjezdu nebo vždy (obě kóty se mohly jet několikrát). Časy zvoleny volněji, i když se více jezdilo mimo zástavbu. Čistě (čas+PK) ani jedna posádka. Mapa černobilá M25 na formátu A3, čitelná. 14 zápisů na radaru se špičkou 390 TB. Průměr 518 TB na posádku. Druhá etapa s osmi detaily, třemi VI, jednou podmínkou a šesti SM. Etapa opět rozdělena na tři části s dalšími VI a podmínkami s novými formulacemi. Základní černobilá mapa M25 opět formátu A3 se dvěma plánky M10, čitelná. Průměr 455 TB na posádku. Času nejméně, stejně jako v noci. Čistě (PK+čas) ani jedna posádka. Radar zatížil konto 19ti posádkám, nejvíc 240 TB. Třetí denní etapa asi nejobtížnější, čtyři detaily, tři VI, jedna podmínka a sedm SM. Dvě části se jely podle barevné M25 (formát A3), doplněné čtyřmi plánky černobilé M25 a M10 na samostatném formátu A4. Prostě bylo toho ke sledování dost. Průměr 828 TB na posádku. Času opět nebylo nazbyt, ale stíhali všichni. Čistě (PK+čas) opět nikdo. Na

radaru tentokrát jenom 8 hříšníků, nejvíc za 130 TB. Kvalita komunikací dobrá. Délka třech denních etap 104 km (37/33/34), počet hodnocených PK se mi nepodařilo zjistit. Průměrný počet 1289 TB za PK a 514 TB za čas. Bodové přiděly: mezi prvním a posledním 1174 proti 3798 TB (podíl 0,309).

Co říci závěrem. Určitě to byla letošní nejobtížnější soutěž, a myslím si, že jak pro jezdce, tak pro pořadatele. Je škoda, že se spousta dobrých nápadů utopila v množství fint a zbytečností, které celou soutěž zkomplikovaly až na hranici „jetelnosti“. Víím, že to byl pro Míru velký skok do tmy, který mu asi nevyšel podle jeho představ a hlavně času, který tomu musel věnovat. Budiž mu velkou útechou, že chybami se člověk učí a na rozdíl od některých z nás má svůj zenit výkonnosti teprve daleko před sebou.

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 5,0  
umělecký dojem - 3,5

*Zdeněk Šimánek*

### **Tradiční hodnocení od Petra Schlindenbucha:**

**NOČNÍ SOUTĚŽ 1. etapa:** etapa bohatá na detaily, bylo jich 8. Na jižním okraji Mostu jsme jezdili podle plánu, po výjezdu z města přišla ke slovu v přílehlých obcích základní barevná mapa M 50. Myslím si, že vše bylo jasně zadáno, jezdivé, logické. Říčka Srpina, ke které se vztahovala podmínka, byla v ZM i ve dvou detailech. Tedy i kombinace přišla ke slovu. **2. etapa:** Na noc poměrně dost reálných údajů, ale nebyl problém s jejich odjetím. Zajímavý byl detail 219, který byl vztažen k plánu „b“, ale vjíždělo se do něj reálně a reálnou jízdou se také opouštěl a přitom nebyl spojen po mapové komunikaci s ostatními komunikacemi plánu „b“. Pěkná byla mapová travnatá komunikace ve Výškově, na JV od 233. ČK byla na stejném místě jako po 1. etapě u Kopečka (Pavla). **3. etapa:** Celá etapa se jela na kreslený plánec (nebo mapovou osnovu – jak kdo chce) v M25. Pouze jedno opuštění ze SM se řešilo podle ZM, která byla společná se ZM z 1. etapy. Pozornost byla nutná opět hned od startu. Protože ČK nebyla na mapové komunikaci, vjeli jsme hned za ČK do mapové jednosměrky. Pěkná podmínka „za mapovým mostem jezdí ...“ nás donutila ke kombinačnímu myšlení, zvláště kolem kóty 230. Závěr etapy opět na jižním okraji Mostu ve Velebudicích. Pěkný byl i samotný závěr etapy. Do ČK se jelo reálně, hlavní šla těsně před ČK vlevo do slepé ulice. Ve druhé části ití platilo, že slepá ul. je zákaz vjezdu. Ale poslední tři okénka již do této části ití nepatřily. Tak jsme to Zdenkovi sezobli a vynechali tak třetí SPK v této noční soutěži. Když je soutěž bez chyb a problémů, vše „sedí“, není ani moc o čem se rozepisovat.

### **CELKOVĚ :**

- vyrovnaná obtížnost ve všech třech etapách a navíc i v průběhu každé etapy
- žádné překombinované místo, kombinace s citem
- obtížnost úměrná noci, jistě mohl být i těžší úsek ití, ale v tomto podání si myslím, že se mohlo jet pohodově celému startovnímu poli (nebo skoro celému)
- velmi dobře zvolené časy, daly se stíhat i s malým zaváháním na trati
- jasná a jednoduchá zadání
- rozmístění SPK bych považoval za promyšlené
- určitě dosud nejlepší letošní mistrák (ani den na tom nic nezměnil)

**DENNÍ SOUTĚŽ:** Snad kvůli tomu dni jsem tak dlouho odkládal napsání hodnocení.

**1. etapa:** asi 4 počáteční km, odjeté reálnou jízdou, nám umožnily opustit Most v místech sterého přesunutého kostela, kolem kterého jsme také 2 x projeli. Již detail kóty 101 byl náročný na kombinaci správného průjezdu ve spojení s podmínkou a vložákem. Ale byl to promyšlený začátek etapy, který napovídal, že to nebude lehké. Ale již následující SM 3 přinesla rozčarování. Byla dlouhá cca 400 m, sice v M 10, ale vedla po souběžné komunikaci s hlavní ve vzdálenosti asi 20 m. A protože byla vztažená ke kótě, tak do mapy nešla nasadit tak, abych znal kudy vede. Odchylka těch dvou souběžných komunikací je 1°. To neumím. Ale řekl bych ještě budiž, kdyby se jednalo o jednu SPK, ale následujícím opakovaným průjezdem to byla chyba za 260 TB. Chytrý byl průjezd kóty 107, která neležela v nově vzniklé mapové křižovatce, ale muselo se do ní přes vesnici. Ale pak to začalo. Následovala jízda po nové komunikaci cca 5 km, bylo jasné, že někde starou mapu přetinám, po průjezdu zpět a opět vpřed se to dalo najít. Míříme do bodu M, na výjezdu z Radčic je živá, dostáváme razítko a jedeme dál. Něco mi říká, že tam jet nemáme. Couváme k živé a ptáme se, zda nám nezapomněli dát nějaký lísteček. Prý žádný lísteček nemají, ale mají nám něco ukázat. Tak proč jste nám to neukázali? Proč prý jsi jim to neukázal, ptá se jeden druhého- na ceduli je „otoč se a jed' na dejku“. Tak se otočíme a za 100 m jsme na



ypsilonku. Co je rovnější? Typujeme vpravo a jedeme až na dejku, ale tam končí řešení. Protože jsme projeli celou vesnicí, zlobím se na řidičku, že určitě přehlédla hlavní, jak někam uhýbá. Jedeme to znovu kolem vesnické pouti. Nic nepřehlédla. Tak znovu na to ypsilonku. Protože tam stojí a vrtí hlavou Kladeňáci, porušujeme řády (ale nic jsme před soutěží neslibovali) a ptáme se jich, jakou dostali informaci. Stejnou jako my. Tak jedeme tou druhou cestou, jsme zase na dejce, nějaké řešení se nabízí, ale jisti si nejsme. Za chvíli jsme zpět ve vesnici, jedeme kolem jednosměrky, sice o ní víme, ale jistota je pryč. U cesty stojí favorit, za sklem má nakreslen vložák jeď P. Ale nemá cedule. Tak se ptáme, jestli patří k soutěži. Dva muži vesele rozprávějí. Jeden z nich má černé tričko s nápisem policie. K soutěži prý nepatří, jenom to tu hlídají. To je fakt dobrý. Tak jedem zpět do té jednosměrky a protože je dávno po čase a ještě jsme nebyli v bodě M, jedeme do něj kolem ČK, kde nás živá vtáhne rovnou do ní. Dáváme si pauzu, po pěkné části následuje chybná informace od PK. Většina posádek prý dostala informaci jen „otoč se“. A tak to bylo správně. Dvě SPK jsou zrušeny. **2. etapa:** hned v první části za ČK se vyskytuje krkolomně formulovaná podmínka, o které jsme chvíli diskutovali při rozpravě, neboť její formulace visela jako informace pro posádky u večere a jejíž správné pochopení zabralo několik minut podrobného výkladu od autora. Uvážíme-li, že se potom v iti týkala pouze dvou kót, bylo to skoro zbytečné. Jako rozhodčí bych to autorovi rozmluvil. Odjeli jsme 2 x SM 21, jednou v M25, podruhé v M50. To se mi líbilo. Jako zbytečné mi již připadalo umístění SM 22 do iti, která tam byla k ničemu, vůbec se nejela. Kdo po průjezdu kótou 111 přehlédl vložák, že jednosměrka = zákaz vjezdu, přišel na to celkem snadno. Po chvíli to přestalo mít řešení. A tak znova do kóty a chyba je záhy odhalena. Takhle to není dobře postavené, když po chybě, navíc předpokládané od autora, končí řešení iti. Další průjezd je bez problémů a asi i bez chyb, jedeme místy, kde je detail 183, ale protože kóta není v ZM uvedena, nevšímáme si ho a ještě to považujeme jako špás, podobný té SM 22. Po odjetí SM 24 končí logické řešení iti, protože následuje průjezd kótou 211, která není v ZM uvedena. Protože je ale na plánu „c“, ale podle něj se nic nejede, tak se ji snažíme usilovně najít. A přitom vzpomínám, na dva případy za posledních 12 let, kdy jsme jako jediná posádka na mistráku zjistili, že jistý mapový údaj v mapě chybí a tak jsme část iti vynechali s tím, že to tak udělá každý a jeli do nejbližšího dalšího mapového místa. V cíli nám bylo vyčítáno, že tu část všichni zajeli, protože bylo jasné, kde ta kóta, co tam nebyla, je. Konec vzpomínání. Jako buldoci tam jezdíme úplně zbytečně, vždyť je jasné, že je v iti chyba ! A je tu další. U SM 25 je kóta 208, v ZM je jen 108. Odjíždíme poslední část etapy, kde je také jedna zmatená živá PK. Při druhém průjezdu nám dává informaci, že si máme škrtnout vložák. Informace, předávaná posádkám od PK, musí být v jedné etapě stejná při všech průjezdech – tolik citace řádů. Jak jsme se dozvěděli až v cíli, dávala ta PK tu informaci někomu již při prvním průjezdu. Tedy zhruba třetina etapy je nakonec podle SPK zrušena. **3. etapa:** dostáváme iti, zastavujeme a řešíme. Po chvíli přibíhá Míra Rous a zakresluje nám do iti kótu 204, která chybí u SM 31. Tím nám ale nepomohl. Kdyby mi jí nezakreslil k SM, tak tu část po předchozí zkušenosti ze druhé etapy už vynechám. Takto nevím, jestli se to dodatečně nedokresluje všem a jen nám to hold zapomněli dokreslit již v ČK. Projíždíme zmíněnou SM zpeřtřenou podmínkou a hledáme, jako většina SM 32, protože tvar, který jí předchází je ve skutečnosti dost odlišný od toho, který je v iti. Mapu nacházíme a projíždíme kótou 254 a opět podmínka. Nic by se nedělo, kdyby i ten chybný průjezd, tedy podruhé v kótě rovně, měl řešení. Ale nemá ho, respektive má dvě. To kratší řešení přestane mít v polovině jeho odjetí, řešení, na tom o něco delším řešení jsou 4 SPK. Nepíšeme žádnou a jedeme pryč. Sice jsem všem prozradil, jak blbě jsme my v této části jezdili, ale chci na tomto příkladu ukázat, že autor takový průjezd, jako jsme jeli my, předpokládal a také se ho většina snažila odjet. Ale dobrý autor musí dořešit i špatný průjezd, aby měl pro posádky řešení! Míra vymyslel krásnou fintu s odjetím povinné podmínky v jiné kótě. To beru. Ale neohlídal špatný průjezd. Nakonec byla stejně celá tato zhruba první třetina etapy také zrušena, protože někomu pořadatel kótu 204 na SM nedokreslil a tak to nemělo pro postižené řešení. Následuje finta na SM 34, kde si musím vynést projetý bod 34 do ZM a následně se mu vyhnout. Kdo se mu nevyhnul, měl to za 60 TB. Není to mnoho, ale i tak lze chybu ohodnotit. Orientovaný sever u šipkáče začínajícím v bodě C si někdo vysvětlil, že patří jen k té první křižovatce. Chyba za 100 TB. Na SM 35 je vložák za podjezdem – P, ale dále není dotažena mapa a tak je další SPK pro chybu zrušena. Pěkné je vjetí do mapy před kótou 153. Kdo si nedokreslil nemapovou komunikaci za vložákem Litvínov jako mapovou pro další průjezd, dělá chybu za 300 TB.

Z popsaného ohodnocení chyb ve druhé polovině etapy je vidět, že není chyba jako chyba, resp. že ohodnocení chyb nebylo dobře promyšlené. Jsme v cíli po půl třetí s rozpačitým pocitem. Jasně je v tuto

chvíli jenom to, že ve čtyři hodiny podle časového harmonogramu mají být vyvěšeny výsledky a to nebude ani náhodou.

#### **CELKOVĚ :**

- itineráři nelze upřít několik chytrých nápadů autora
  - celkem byly v soutěži 4 živé PK, z toho dvě se „svým výkonem“ podílely na zrušení několika SPK
  - několik zásadních chyb v podobě chybějících kót výraznou měrou znehodnotilo soutěž
- POUČENÍ** - HR by měl dostat namnoženou verzi iti minimálně několik hodin před soutěží (ideálně pak 1 den) aby mohl alespoň vizuelně zkontrolovat, zda něco při množení „nevypadlo“ nebo naopak „nepřibýlo“.
- nedomyšlené rozestavení některých SPK – nevyvážené ohodnocení chyb
  - zbytečně krkolomná formulace hlavně té jedné podmínky
  - nedomyšlené špatné průjezdy posádek tak, aby měly také řešení

#### **K CELÉMU DVOUKOLU :**

- u obou soutěží chyběl vyvěšený správný průjezd s rozestavením SPK (byl pouze vzorový JV)
- nedodržení časového harmonogramu – nejen výsledky, ale ani zahájení a časy startů
- chyběla hymna, protože nebylo doděláno ozvučení, to se dá pochopit,
- ale nebyla ani vyvěšena vlajka ČR ani AK, chyběly sliby – a to být mohlo,
- byly velmi pěkné a hodnotné ceny od firmy Philips

Je ironií osudu, že tento organizační nezdar postihl právě dvojici Klenák – Rous. První je předsedou komise a snaží se důsledně přispívat ke zlepšování kvality soutěží a vyjasňování a zjednodušování Řádů AOS. Poměrně dost času a námahy ho stojí pravidelná účast na jednáních představenstva AK ČR. Druhý je mladým autorem, který má v hlavě neotřelé nápady. Díky němu máme také v posledních letech množství hodnotných cen při mistrácích. Jeho pracovní zatížení je však větší, než většiny z nás a zřejmě se na delší dobu odmlčí. Snad ani ne z důvodů tohoto nezdaru, ale čeká ho ještě více práce od jeho zaměstnavatele. Snad ho budeme alespoň vidat coby chytrého navigátora. Klenák a Rous spolu se svými tatíky a Pavlem Kopečkem se snažili zajistit celou soutěž. Pokud mají stihnout i rozvozy a svozy SPK a spočítat sami výsledky, nejde to asi úspěšně zvládnout. Na okraji Mostu je krásná vyhlídka Hněvín s otevřenou rozhlednou. Z té je vidět, že Most má množství zeleně a i kolem něj začíná být krajina přívětivá v mezích těžebních možností.

Snad se sem zase na nějaký mistrák v dohledné době podíváme.

*Petr Schlindenbuch*

#### **Omluva + můj pohled na MČR v AOS 3.-4.6.05 v Mostě**

Nejprve bych se chtěl všem posádkám, které se 5. a 6. kola MČR v AOS zúčastnily, omluvit za všechny chyby organizační i chyby v itinerářích, které se vyskytly v 6. kole. Chyb a nedostatků v organizaci bylo mnoho a nechci se tu o nich rozepisovat- víte o nich vy, ale především já a budiž to pro mě ponaučením pro příště. Mám tím na mysli to, že buď se má něco udělat pořádně, anebo vůbec. Nebudu-li příště přesvědčen, že jsme schopni uspořádat kvalitní soutěž - už do „toho“ nepůjdu - alespoň ne v tomto rozsahu. Musím v tuto chvíli bohužel konstatovat, že za současných podmínek, nejsme v našem klubu schopni uspořádat kompletní dvoukolo tj. vše včetně stavby a kontroly tratě. Mrzí mě moc, že zrovna já, který by se měl starat o to, aby soutěže byly kvalitní a podle předepsaných pravidel, jsem se na uspořádání soutěže podílel hlavní měrou- dost se mi to od soutěže honí hlavou. Většina z vás soutěž v podobném rozsahu pořádala, takže asi dovedete pochopit moje pocity. Kdo něco podobného ještě nezkusil, vřele mu to doporučuji - to se musí zažít, jinak nevíte přesně o čem píšu.

Ted' pár slov k itinerářům. Itiky obou kol vznikaly ztuhla, pomalu a samozřejmě těsně před soutěží jsme se dostali do velkého časového presu a nestíhali jsme nikdo. Ale tak už to bývá. Na pomoc jsme měli ještě Pavla Kopečka, který nám většinu zkontroloval (Pavel ale za nic nemůže- naopak nám dost pomohl - před i po soutěži). 5. kolo - NOC: Z hlediska kvality itinerářů se snad nemám za co stydět. Snažil jsme se udělat soutěž ne moc těžkou, ale ne úplně lehkou. Snažím se vždy o to, aby posádka nepoznala, že udělala chybu. Ne vždy se to podaří, ale podle reakcí to snad tak špatné nebylo. Pohled do výsledkové listiny mě uspokojí - v každé etapě někdo stihnul čas, záseky nebyly nijak dramatické (průměrné zpoždění v etapách se pohybovalo v rozmezí 6 - 12 minut, což je v pohodě). Nemám rád

soutěže, kde polovina posádek bojuje s limitem. Časy tedy snad byly zvoleny rozumně. Docela mě uspokojily i body za průjezdky (v průměru se pohybovaly kolem 250 TB - v 1. a 2. etapě a 450 TB ve 3. etapě - každý něco chytil, ale nikdo žádné obrovské body neměl a nikdo snad moc nebloudil. Na poslední chvíli jsem ještě soutěž zkracoval a dělal poslední úpravy. Chyba v ití snad žádná nebyla, i když několik diskutabilních míst se vyskytlo. Byly podány 2 připomínky - jedna se týkala přemístování jedné SPK místními domorodci, takže byla samozřejmě uznána, druhá se týkala vzdálenosti v plánu ve 3. etapě - také byla uznána, i když podle mého názoru asi ani uznána být nemusela. **6. kolo- DEN:** Asi to muselo vypadat tak, že jsem ití snad ani neviděl, protože v mapě pro 2. etapu chyběly 3 kóty a ve 3. etapě chyběla kóta u SM. Můžu vás ubezpečit, že jsme itíky s Pavlem kontrolovali, ale bohužel se na poslední chvíli hodně věci předělávalo, takže poslední verzi itíků jsem dostal v pátek odpoledne v den soutěže a už jsem neměl čas je kontrolovat - měl už jsem plnou hlavu starostí se „svou“ nocí. Věřte tomu, že v předposlední verzi všechny ty chybějící kóty byly. Navíc jsme museli 2 dny před soutěží měnit dost zásadně 3. etapu - „vypouchlo“ nám totiž místo, kde byl zajištěn oběd a místnost pro vyhlášení výsledků (bohužel s blbcem se člověk nedomluví). Ještě ve středu končila 3. etapa v Litvínově. Narychlo jsme ji zkrátili a předělali, takže skončila v Záluží a odtud jste měli neplánovaný přesun zpět do Mostu. Snad se na mě nebude Míra Rous zlobit, když ještě na něj prozradím několik maličkostí a vyjádřím svůj názor. Míra má dobré nápady, ale snaží se na každém kousku tratě něco nového vymýšlet a posádky nachytat - řadu věcí jsem mu musel rozmluvit. Příčiny toho, že den se nepovedl jsou tyto - Míra Rous nemá ještě dostatek zkušeností, má zoufale málo času (je pracovně vytižen mnohem více než většina z nás), navíc bydlí v Praze a na stavbu tratě sem musel dojíždět. To vše není dobrá kombinace pro to postavit kvalitní soutěž. Ale už se stalo a berme to jako poučení pro příště.

Tak jak se blížila soutěž jsem viděl, že je třeba dotáhnout do zdárného konce alespoň trat' a na organizační věci už mi nezbyl čas.

**Zdeněk Klenák**

Vážení sportovní přátelé, také bych se Vám všem chtěl po Zdeňkovi ještě jednou omluvit za zpackané 6. kolo v Litvínově, speciálně účastníkům z Moravy, kteří vážili dalekou cestu na sever Čech (alespoň nějakou satisfakci budiž vyhrané pěkné ceny...). Nebudu již opakovat zmiňované chyby a nedostatky, ale věřte, že jsem se v tom pěkně dlouho vrtal a šťoural, kde, co a jak a strašně mě to sra.... Musím však říci, že vymyšlení tratě bylo velmi zajímavé a moc jsem si to užil. Škoda nedostatku času. Až někdy skončím s mojí současnou prací, vezmu si 2 měsíce prázdniny a pokusím se o come back...už mam super prostor.

Přeji Vám všem krásnou dovolenou !

**Míra Rous**

#### Z výsledků:

**5.kolo: 1.Schlindenbuchovi, 2.Trtík-Sedloň, 3.Bureš-Dužík, 6.Feřtovi, 16.Pivoňka-Kuklík, 13.Ludvík-Šourek, 17.Vlk-Vlk, 19.Rambousek-Ludvík ml., 21.Zeiner-Vírl, 22.Krupa-Kuthanová, 24.Šimánek-Kozel.** Soutěže se zúčastnilo 24 posádek

**6.kolo: 1.Holman-Poláček, 2.Ludvík-Šourek, 3.Pivoňka-Kuklík, 6.Schlindenbuchovi, 13.Feřtovi, 17.Krupa-Kuthanová, 22.Šimánek-Kozel, 25.Vlk-Vlk.** Soutěže se zúčastnilo 25 posádek

Podrobné výsledky na [www.aoscz.info](http://www.aoscz.info)

#### **MERCURY**

10.-12.červen  
Polsko - Poznaň

#### **POZNAŇ ANEB JAK POLÁCI VYROSTLI**

Ve dnech 10. – 12. 6. 2005 jsme se zúčastnili 5. a 6. kola mistrovství Polska v AOS. Jednalo se o známou soutěž Mercury, kterou každoročně pořádá Wielkopolski automobilklub v Poznani. Je to největší polský autoklub, který se mimo jiné zabývá orientačními soutěžemi. Poprvé jsme na této soutěži byli před čtyřmi roky. Soutěž byla spojena s mistrovstvím Polska invalidů. Centrum soutěže bylo asi 15 km na JZ od Poznaň v rekreačním zařízení u krásného jezera, kterých je kolem Poznaň mnoho. My jsme startovali v barvách druhého poznaňského autoklubu Winogrady. Po přejímce a ubytování ve velmi pěkném hotelu s koupelnami na pokojích, následovala společná večeře účastníků. Po ní jsme se všichni za policejního doprovodu přesunuli do městečka Mosina, asi 5 km daleko a zaparkovali jsme na boku náměstí. Na něm se konalo za účasti představitelů města slavnostní zahájení, rozprava a potom noční jízda zručnosti.

## NOC

1. etapa (33 km - 90 min): základní mapa M 25, k tomu velký plánek v M 10, 4 detaily, tři SM, podmínka a vložák. Detail doplňuje mapovou komunikaci, reálná jízda na mapový údaj, změna mapových podkladů, vše jasně zadané, projíždíme asi 5 obcí a jsme v ČK bez zpoždění.

2. etapa (22 km - 60 min): stejný styl jako v první etapě, dvě třetiny etapy vedly po menším městečku, čas nestíhá nikdo, máme zpoždění 13 minut.

### Z výsledků:

1. Kuzniak – Skowronski (Winogrody Poznań)
2. Punt – Punt (tuším Opole)
3. Schlindenbuchovi (Winogrody Poznań)

Po snídani opět společný přejezd do Mosiny, kde se jela i denní JZ.

## DEN

1. etapa (31 km - 80 min): základní mapa M 25, v ní detaily přímo v místech, kde je při průjezdu potřebuji, jeden větší plánek v M 10 a jeden malý, jedna podmínka, jeden vložák. Vyskytují se případy neexistence mapových komunikací, jedu opět reálně na mapový údaj, musím něco vykombinovat a tak jsme po průjezdu menším městem a asi čtyřmi obcemi jediná, kdo stihají čas.

2. etapa (28 km - 60 min): Stále stejný styl. Mapa velmi přehledná s několika výřezy a detaily v potřebných místech. Vložák, podmínka a přibývá neexistujících mapových komunikací. Čas stiháme, ostatní mají záseky.

3. etapa (26 km - 70 min): styl zůstává nezměněn. Zákl. mapa M 25, plánek, a vše již výše popsané. Tentokrát nejsme sami, kdo stihá čas.

### Z výsledků:

#### 1. Schlindenbuchovi (Winogrody Poznan)

druhá posádka na nás ztrácela cca 5 SPK, jména jsem si někde napsal, ale kam ?

Celkově v součtu noc a den jsme skončili druzí.

Soutěže se zúčastnilo 20 posádek do mistrovství Polska a 14 posádek do mistrovství invalidů.

Řekněme si, jaké je v Polsku bodové hodnocení:

- chybějící SPK 20 TB
- navíc SPK 7 TB
- čas - 1 min - 1 TB
- max. zpoždění v soutěži = 60 min (lze vybrat i v jediné etapě)

Poláci, kteří jezdí již asi 8 let na svá soustředění do Jizerek a kterým u nás stavím tréninkové soutěže, jsou nejvíce právě z Poznaň. Už se naučili, že jednu soutěž musí stavět jeden autor. Už opustili bývalou polskou orientaci na papíře a přesouvají ji do orientace v terénu. Itinerářům, které připravili, by rozuměla každá česká posádka. Je to příjemné, když můžeme v jiné zemi odjet itík jako u nás doma. A připočteme-li k tomu polštinu, tedy jazyk, s kterým se když chceme, domluvíme, jsou pryč všechny zábrany. Zatímco v itíkách udělali velký pokrok a už jsou blízko nás, coby pořadatelé, na ně nemáme.

Soutěž zajišťovalo asi 20 pořadatelů, z toho 4 posádky jezdící jejich mistrák. Trať promyšlená, dobře připravená i odkontrolovaná. Po dojezdu vyvěšeny správné průjezdy, rozmístění SPK, vzorové JV, vyvěšeny všechny připomínky včetně odpovědí. Časový harmonogram beze zbytku dodržen. V sobotu opět společná večeře všech účastníků, potom slavnostní vyhlášení společné s invalidy, po vyhlášení zábava, hudba a tanec, kterého se zúčastnilo i množství vozíčkářů přímo na parketě. To jsme u nás nikde neviděli. Během večera spousta jídla, a když se okolo druhé ráno končilo, zbylo jídla ještě na další soutěž. Pořadatelům se povedlo dokonale spojit pobavení po soutěži pro invalidy a vozíčkáře s ostatními. Bylo to příjemné a milé. Kdybychom soutěž hodnotili tak, jak to děláme u našich mistráků, potom bychom hodnotili takto:

- organizace - 10 s max. počtem 5 hvězdiček
- iti - noc - 8
- den - 9

Koho by zajímaly iti, mám je schované. Poláci stojí o české posádky a když přijedou, váží si toho, jsou to skvělí hostitelé. Bylo by vhodné vyslat příští rok do Polska početnější zastoupení.

*Kateřina a Petr Schlindenbuchovi*



---

## ODJETÉ SOUTĚŽE

---

### PYŠELSKÉ KUŘÁTKO

(III. ročník)

11. června

Pyšely

Tuto soutěž jsme si se Slávkem vybrali s tím, že po dlouhých deseti letech opět vyzkoušíme opačné složení naší posádky, než v jakém jsme na domácích soutěžích k vidění. Já jsem si též chtěl osvěžit práci spolujezdce před účastí na soutěži v Maďarsku, tentokrát už ne v Kissújszállási ale v Pécsi. Slávka mi ale odloudil Jarda Holman, takže naše specializovaná "maďarská" posádka jela nakonec kompletní už zde.

Soutěž měla dvě etapy. Startovalo se v Mirošovicích, obě etapy se jely na perfektní barevnou mírně padělanou M50. V itinerářích bylo vše co správná soutěž má mít. Podmínky, vložáky, detaily, šipčičky, vše v rozumném množství. Zúčastnilo se 14 posádek a určitě byly velmi spokojeny s tím, co pro ně Marek Štrop & spol. postavil (možná s výjimkou těch, kteří neprojeli radarem a dostali body nejhorší posádky na radaru).

Z výsledků: **1. Holman-Radvan**, 2. Kyslíková-Černý, 3. Petr-Čáp. Soutěže se zúčastnilo 11 posádek.

*Petr Černý*

### 48. GEORALLYE PÉCS

1.-3. července

Maďarsko

Po 12-ti letních návštěvách soutěží v poklidném městečku Kissújszállási v letech 1986-2004, jsme letos jeli na soutěž do skoro dvěstětisícové Pécsi, městeč vzdáleném 30km od chorvatských hranic. Místní aktivní posádky převzaly štafetu v pořádání soutěží Středoevropského poháru od Miklóse Kenyereše, který vloni se stavbou skončil. Zde mají soutěže také dlouhou tradici, svého času se jezdil Interpohár geodetů, do kterého byly zařazeny soutěže GEODESIA RALLYE ČR (letos se pojede 41. ročník), GEOKART Dresden, GEORAJD Katowice a GEORALLYE Pécs.

Tradiční Georallye je soutěž spíše "srandovního" charakteru, takže soutěž Středoevropského poháru a Mezinárodní soutěž se jela podle jiných itinerářů, které odpovídaly Řádům SEP. Celkem se zúčastnilo 43 posádek, z toho jelo 10 SEP a 6 mezinárodní soutěží.

Zázemí soutěže bylo v nákupním centru Pécs - Plaza. Na jeho parkovišti se jel v pátek první slalom. Naštěstí jsme ho odjeli včas, protože začalo pěkně pršet a většina aut slalom pak jela v několikahodinové průtrži mračen, po níž zůstala na parkovišti cca 15-ti centimetrová vrstva vody. Při nastupování do auta jsem byl rád, že mám sandály z kterých voda opět ochotně vytekla.

Do noční části se startovalo po dvojicích (později jsme zjistili, že každý z dvojice jel jinou etapu). Itinerář byl na třech listech, kde bylo různě poházených 5 podmínek, 4 vložáky, 6 detailů, 3 SM a dvě mapové osnovy - dost hrůza. Druhá etapa už měla tři listy itineráře učesanější - přehledné. Ovšem v sedmi detailech bylo 25 šipek, dále sedm vložáků, tři SM a osnova. Průjezdnic kontrol bylo všude jak máku, v noci jsme jich na hlavních širokých silnicích několik přehlédli, dokonce jsme neviděli panel těsně před ČK na parkovišti u obchodního centra. Ježdění po docela velkém městě se širokými ulicemi nebylo jednoduché ani pro řidiče, bylo nutno se často otáčet a maďarské značení se trochu liší od našeho. Stalo se, že posádka přišla na to, že je ve vícepruhové jednosměrce opačně, až z toho, že jim chyběly na řízené křižovatce, na kterou přijeli semaforey, a proti nim ve všech pruzích svítily světlomety aut připravených na zelenou vyrazit vpřed. Při rychlém otočném couvacím manévru přišel Peugeot o

zástěrku. Při častém otáčení jsme museli "nevidět" plně čáry a to dokonce před zrakou policejního vozidla, jehož osádka naštěstí zůstala k našemu způsobu jízdy chladná. Každou noční etapu jsem zvládli pod 1500TB.

První denní etapa měla listy jen dva, celkem přehledné, takže jsme převážnou část bodů nasbírali díky přehlédnutí zákazu odbočení a příkázanému směru jízdy, který visel kdesi vysoko nad jízdním pruhem. Očistec pro mne byla ovšem čtvrtá etapa na čtyřech listech papíru, kde bylo pět mapových osnov, 3 SM, 10 detailů a 5 vložáků. Hned první slepou mapu jsem posadil do plánu o 1mm jinam a pořád mi nic nechtělo fungovat, a nešlo se z toho vymotat. Etapa byla dlouhá 45km a byly na ní dvě hodiny. Po více než hodině ježdění jsem měl ve výkazu 5PK. (z toho byly 4navíc a 5chybělo). Koketoval jsem s tím, že se na to můžu ..... Pak jsem ale si řekl, že to zkusím nějak dál až do úplného vyčerpání časového limitu nebo mého. A dobře jsem udělal. Dál už to nějak fungovalo, dostali jsme se do zástavby starého města, kde jsou takové krpály jaké jsem v životě nejel. Tady byla průjezdka za každým rohem. Kdo nezajel nebo vynechal tento úsek tak si připsal pár set až tisíc bodů. V poslední etapě na třech listech byla dost nepřesná jedna osnova, takže jsme ztratili spoustu času hledáním jednoho bodu a málem jsme vyčerpali celý limit.

Po dojetí se jely na parkovišti u nákupního centra další dva různé slalomy. Ty se ale do soutěže nezapočítávaly. Hodnotily se zvlášť.

Po letech ježdění do Kissújszálláse, který jsme už znali tak jako domácí toto byla zajímavá nová zkušenost z neznámého velkého města.

#### Výsledky:

##### Mezinárodní soutěž

Helyzés	Rajtszám	Sofőr	Navigátor	Hibapont
1	101	<u>Jitka Kyslíková</u>	<u>Petr Černý</u>	6230
2	102	Jiri Skalnik	Bohusla Radvan	6530
3	106	Tóth Zsolt	Csicsók István	9410
4	105	Székely Gergely	Páger Szabolcs	10220
5	103	Kaponya Ferenc	Kaponya Krisztina	12280

##### Středoevropský pohár

Place	Starting number	Driver	Codriver	Points
1	916	Stefan Ostaficzuk	Andrej Morel	4180
2	909	Punt Henryk	Punt Malgorzata	4950
3	924	Panka Marek	Gieralt Jerzy	5585
4	922	Drobikova Dagmar	Drobik Zdenek	6080
5	911	Ilona Krausová	Frantisek Schindler	6830
6	932	Praczyk Jaroslaw	Czuczvara Wojciech	7210
7	914	Slodicak Stefan	Rusinak Peter	7300
8	903	Bindea Gabriel	Pal Raul	8380
9	917	Kenyeres Miklós	Kenyeres Veronika	9050
10	902	Demeter Sándor	Bencsik Zoltán	13160

*Petr Černý*

#### **PODŘÍPSKÉ PRASÁTKO**

6.srpna

V srpnu jsme se jeli pobavit a pochutnat si na Podřipském prasátku. Hodinu před polednem jsme se sešli na Pecharově raňci a zahájili vícebojem na místním parkuru. Skládal se ze střelby ze vzduchovky se zahnutou hlavní. Zrcátko v místě ohybu se k míření nedalo použít, takže bylo nutno hledět za ohybem přímo na mušku a pravou velmi upaženou rukou mačkat spoušť. Pár plechovek se snad každému podařilo sestřelit. Dále posádka plnila čtyřboj skládající se z překážkového běhu na lyžích, slalomu s trakařem, jízdy na kole s překříženým řetězem - šlapalo se dozadu, a překážkového běhu pěšího, to vše s kufrem. Tady se ukázala výhoda vícečlenných posádek. A už čekala další disciplína - slalom se Š105. Konečně měli soutěžící stejné podmínky na slalomu, všichni

jeli stejným autem. Nemělo to chybu, až na to, že točilo-li se volantem doprava jelo auto doleva. Ale auto mělo velký úspěch, takže se mocně trénovalo i po dojetí soutěže. Pak jsme vyrazili do první etapy, zpestřené sedmi veršovanými soutěžními úkoly a zastávkou na střelnici, kde jsme si zastříleli z pistole. V Račicích u kanálu byla ČK, na které se jela zvláštní zkouška, u které se mi podařilo "šikovně" se bouchnout volantem do malíčku až mi vyskočil kloub z lůžka a musel jsem Slávka požádat aby mi za malíček zatáhl a kloub se pak vrátil tam kam patří. Opět jsme dostali veršovaný itinerář a vyrazili jsme na POMZ, kde jsme si zahráli bowling a zajezdili na kanálu na nafukovacím dětském kajaku. Dále jsme vyrazili do druhé etapy, ve které 8 údajů v iti tvořily fotky výjezdů z křižovatky a dalších 10 nafocených objektů bylo třeba po cestě najít. Stejně jako minule jsme při první průjezdu našli objektů jenom polovic, takže jsme jeli druhou etapu celou znovu. Naštěstí nebyl žádný časový limit, takže času bylo dost a hrozilo jenom snědení prasátka. Stejně nám po druhém průjezdu zbyla jedna nenalezená fotografie, tak jsme se 100m před cílem otočili a jeli potřeť.... Ten chybějící objekt byl 80m před cílem. V cíli už se opékaly a ubývaly připravené kýty. Bohužel jsme se nemohli zúčastnit zábavy, která určitě pokračovala po našem odjezdu až do rána. Bylo to moc pěkné prázdninové zpestření. Neodpustím si ale malé výtky. Přestože je soutěž určená hlavně pro začátečníky, kteří nemají čím měřit, zasluhovaly by si úpravy v mapě trochu větší pečlivost. A to, že se mají průjezdní kontroly zapisovat do výkazu i při POMZu by se taky mělo dát ve známost. Takto hodně posádek nezapisovalo nic.

**Z výsledků:** **1.Holmanovi-Poláčkovi**, 2.Rous-Uman, 3.Jíše-Jíšová. 6.Černý-Radvan, 7.Feřtové, 8:Feřtovi. Soutěže se zúčastnilo 20 posádek.

*Petr Černý*

#### **PODŘIPSKO**

6. a 7. kolo ČP

9.- 10. září

Na přejímce na ranči v Račiněvsi byla vzorná péče o jezdce. To některé posádky ukolébalo natolik, že ve dvou delších nočních etapách udělalo pár drobných chybiček. Vzhledem k mírným časům pak každá nepřesnost znamenala pád hned o několik míst ve výsledkové listině. 15 z 19 posádek na startu se vešlo do tisíce bodů, přestože dvě třetiny posádek inkasovalo na radaru.

Ani ve dne autoři nepřitvrdili, do tisíce bodů se tentokrát vešlo 13 ze 17 posádek i přesto, že přiděly na radarech byly výrazně vyšší.

Itineráře obou kol byly přehledné, nechyběly pěkné mapové chytáky, mapy čitelné. Ideální pohodové rozjetí před náročným podzimem.

S odstupem času – po pražském dvoukole – to možná vypadá jako špatný vtip. TB za celé roudnické dvoukolo jsem měl na kontě ještě před první noční časovkou, a to jsem v té chvíli byl téměř na špici. Jak by to vypadalo bez tréninku v Roudnici, radši nemyslet.

**Z výsledků:**

6.kolo: **1.Schlindenbuchovi**, 2.Pivoňka-Kuklík, 3.Holman-Poláček, 11.Feřtovi, 12.Šourek-Ludvík  
Soutěže se zúčastnilo 19 posádek.

7.kolo: **1.Šourek-Ludvík**, 2.Holman-Poláček, 3.Schlindenbuchovi. 6.Feřtovi, 9.Pivoňka-Kuklík  
Soutěže se zúčastnilo 17 posádek

Průběžné pořadí ČP vede Holman s Poláčkem, před Pivoňkou s Kuklíkem a Zdrubeckým s Kotinou.

*Mirek Ludvík*

#### **ŽIŽKOVSKÝ MEDVĚD**

7. a 8. KOLO MČR

16.-17. září

Praha a okolí

První podzimní klání o mistrovské body pořádal Žižkovský AMK. Start na Strahově, cíl noci kousek za Prahou ve Vraném. I denní část soutěže se odehrávala na místech nesčíslněkrát sježděných všemi Pražáky. Taky jsme si od toho dost slibovali a hodlali se o dost posunout v celkovém pořadí mistráku.

Startovalo 24 mistrovských posádek a tři „krajánkové“. Autor,-ři M.Vlk,-ci. Tři etapy ze Strahova na Zbraslav, 90 km dlouhá trať, čtyři a čtvrt hodiny na projetí. Celá soutěž se jela na barevné kopie map M10 a M25 se zvýrazněnými mapovými komunikacemi. Já osobně nemám barevné xeroxy rád, zvláště v noci se mi to nějak divně odráží a blejská do očí. Ale spíš to je jen výmluva na špatný výkon v soutěži!

Už první 20km dlouhá „sprintka“ – byla na ní celá hodina - po Strahově, Pohofelci a části Břevnova naznačila, že tato soutěž bude i pro Pražáky tvrdým oříškem. Už na tomto malém prostoru vymyslel autor

spoustu mapařských figlů, které jsme mu „žrali“ a mysleli si, jak jsme dobří. Druhá etapa opět ze Strahova, část Smíchova, Nové Město, Podolí, Modřany a Komofany na Zbraslav. I tato část je nabitá dobrou a hlavně těžkou mapařinou, kterou jsme místy odjížděli spíše dle citu a podle toho, co po nás asi tak autor může chtít – viz mapa-nemapa za živou PK v Braníku za kótou 206. Moc se mi nezdál nájezd na SM24, docela jsme tam vyhnili a slepici stejně zajeli po hlavní komunikaci. Zajímalo by mne, kdo to zajel hned napoprvé a správně. Připadá mi, že ve třetí etapě po Zbraslavi už jsme vůbec nevěděli, která bije, průjezdy dle ití se nám zdály až moc jednoduché a tak jsme je v pohodě jezdili – ale blbě. Tuhle etapu si snad v klidu projedu některý víkend, abych všechny ty svoje kraviny pochopil. Hrozný přiděl trestných bodů i na předních místech výsledkové listiny hovoří jasně o náročnosti této soutěže. A to se jezdilo na průměr kolem 20km/hod! Rychlost byla kontrolována několika radary a i ty slušně „psaly“.

Škoda několika nedostatků v ití, resp. výkladu správného průjezdu (njetí SM3 do mapové jednosměrky v Břevnově v N1, mapové točení kolem kóty 201 na Hřebenkách, kdy autor předpokládá, že si pamatují předchozí průjezd a dojezd do kóty 202 v N2. O N3 nevím nic (viz výše). Ale ani tyto skutečnosti neovlivnily „jetelnost“ soutěže a můj závěrečný pocit z ní: Dobře stanovené časy na průjezd, výborná mapařina, spousta dobrých fint, ale móóóóó těžký!

Denní část o třech etapách o celkové délce 104 km se jezdila na poměrně malém prostoru mezi Vraným a Jilovým na kopie oblíbené staré okresové padesátky, občas šikovně překreslené. Objevila se zde nová (alespoň pro mne) podmínka kulečnickové koule, kdy z mapové neřešitelného otočení vracela v ití uvedená kóta. I v tomto kole se autorovi (Pavel Virl) podařilo objevit, nebo vymyslet řadu mapových nepřesností. Ve třetí denní etapě byla stínem na jinak docela zdařilé soutěži autorem zapomenutá podmínka v kóte 392 a dále vložit za bodem A na jih. To se opravdu zajet nedalo a řada posádek byla potom nucena část ití včetně průjezdu bodem C vynechat. Stejně tak byl sporný detail kóty 349 v D1, kdy mne šipka průjezdu „házela na nemapovou (ani v detailu) komunikaci. Zase množství radarů, u toho posledního navíc špatně postavené panely PK.

Podle mého docela zdařilé dvoukolo, i když náročnost si možná mohla obě kola „prohodit“.

**Karel Kuklík**

Z výsledků: Obou soutěží se zúčastnilo 27 posádek.

7.kolo: **1.Holman-Poláček**, 2.Schlindnbuchovi, 3.Šourek-Ludvík, 10.Pivoňka-Kuklík, 11.Černý-Radvan, 14.Ludvík ml.-Rambousek, 16.Feřtovi, 18.Šimánek-Kozel, 27.Krupa-Kuthanová  
8.kolo: **1.Štípek-Kalista**, 2.Bureš-Dužík, 3.Schlindnbuchovi, 4.Šourek-Ludvík, 6.Pivoňka-Kuklík, 10.Černý-Radvan, 12.Šimánek-Kozel, 17. Mašek-Emingerová, 15.Feřtovi, 23.Krupa-Kuthanová, 24.Ludvík ml.-Rambousek

Podrobné výsledky najdete na [www.aos.info](http://www.aos.info)

X X X X X

Po prázdninové přestávce jsme se sjeli opět v Praze (letos již podruhé) na dvoukolo, které se jelo pod hlavičkou AMK Žižkov, stavitel Milan Vlk senior (noc) a Pavel Virl (den), rozhodčí stejně, ale v obráceném pořadí.

**7. kolo (noc):** Přejímka, obě JZ a start v deštivém počasí v areálu vysokoškolských kolejí na Strahově, a hned první políčka v ití dávaly tušit, že to nepůjde snadno. Tři noční etapy prověřily ani ne tak znalost Prahy, jako spíš schopnost jednotlivých posádek naladit se na autorovu notu. První etapa s jedním detailem, třemi podmínkami pro celou etapu, a třemi SM dávaly přehledné zadání. S orientací nebylo třeba bojovat, barevná mapa M10 s černě zvýrazněnými mapové použitými komunikacemi byla pro noční Prahu velkým pomocníkem. Čistě (čas) zajely hned čtyři posádky, všechny z Prahy. Časy podle získaných TB zvoleny dobře, i když se čtyři posádky vyhouply přes 200 TB. Průměr 1063 TB na posádku (z toho 964 TB za PK) je daleko nejvyšší za celé sledované období a v následujících etapách dále roste. Itineráře ve druhé etapě „zhoústly“, hlavně přibylo map, opět barevných v celkovém počtu šest, což na rozdíl od mnoha jiných případů nebylo na škodu. Určitě všechny zaujala nádherná základní mapa České republiky pro tuto etapu v měřítku 1:5 000 000. V itinerářích se objevily čtyři detaily, tři VI a čtyři SM, což jsou údaje velmi přijatelné pro 42 km a 120 minut jízdy. Druhou etapu čistě na čas zajela už jen jedna (opět pražská) posádka, a s časem začalo být ouvej, o čemž svědčí nejvíce inkasovaných 380 TB za čas. Průměr 1488 TB na posádku (z toho 1365 TB za PK). Třetí etapa s pěti detaily, třemi VI, jednou podmínkou a třemi barevnými mapami (tentokrát bez černě zvýrazněných použitých komunikací) nevypadala nijak strašidelně, ale podle všech dalších kritérií byla nejobtížnější. Ve třetí etapě bez TB za





---

## ODJETÉ SOUTĚŽE

---

### **PYŠELSKÉ KUŘÁTKO**

(III. ročník)

11. června

Pyšely

Tuto soutěž jsme si se Slávkem vybrali s tím, že po dlouhých deseti letech opět vyzkoušíme opačné složení naší posádky, než v jakém jsme na domácích soutěžích k vidění. Já jsem si též chtěl osvěžit práci spolujezdce před účastí na soutěži v Maďarsku, tentokrát už ne v Kissújszállási ale v Pécsi. Slávka mi ale odloudil Jarda Holman, takže naše specializovaná "maďarská" posádka jela nakonec kompletní už zde.

Soutěž měla dvě etapy. Startovalo se v Mirošovicích, obě etapy se jely na perfektní barevnou mírně padělanou M50. V itinerářích bylo vše co správná soutěž má mít. Podmínky, vložáky, detaily, šipčičky, vše v rozumném množství. Zúčastnilo se 14 posádek a určitě byly velmi spokojeny s tím, co pro ně Marek Štrop & spol. postavil (možná s výjimkou těch, kteří neprojeli radarem a dostali body nejhorší posádky na radaru).

Z výsledků: **1. Holman-Radvan**, 2. Kyslíková-Černý, 3. Petr-Čáp. Soutěže se zúčastnilo 11 posádek.

*Petr Černý*

### **48. GEORALLYE PÉCS**

1.-3. července

Maďarsko

Po 12-ti letních návštěvách soutěží v poklidném městečku Kissújszállási v letech 1986-2004, jsme letos jeli na soutěž do skoro dvěstětisícové Pécsi, měste vzdáleném 30km od chorvatských hranic. Místní aktivní posádky převzaly štafetu v pořádání soutěží Středoevropského poháru od Miklóse Kenyereše, který vloni se stavbou skončil. Zde mají soutěže také dlouhou tradici, svého času se jezdil Interpohár geodetů, do kterého byly zařazeny soutěže GEODESIA RALLYE ČR (letos se pojede 41. ročník), GEOKART Dresden, GEORAJD Katowice a GEORALLYE Pécs.

Tradiční Georallye je soutěž spíše "srandovního" charakteru, takže soutěž Středoevropského poháru a Mezinárodní soutěž se jela podle jiných itinerářů, které odpovídaly Řádům SEP. Celkem se zúčastnilo 43 posádek, z toho jelo 10 SEP a 6 mezinárodní soutěž.

Zázemí soutěže bylo v nákupním centru Pécs - Plaza. Na jeho parkovišti se jel v pátek první slalom. Naštěstí jsme ho odjeli včas, protože začalo pěkně pršet a většina aut slalom pak jela v několikahodinové průtrži mračen, po níž zůstala na parkovišti cca 15-ti centimetrová vrstva vody. Při nastupování do auta jsem byl rád, že mám sandály z kterých voda opět ochotně vytekla.

Do noční části se startovalo po dvojicích (později jsme zjistili, že každý z dvojice jel jinou etapu). Itinerář byl na třech listech, kde bylo různě poházených 5 podmínek, 4 vložáky, 6 detailů, 3 SM a dvě mapové osnovy - dost hrůza. Druhá etapa už měla tři listy itineráře učešanější - přehledné. Ovšem v sedmi detailech bylo 25 šipek, dále sedm vložáků, tři SM a osnova. Průjezdnicích kontrol bylo všude jak máku, v noci jsme jich na hlavních širokých silnicích několik přehlédli, dokonce jsme neviděli panel těsně před ČK na parkovišti u obchodního centra. Ježdění po docela velkém městě se širokými ulicemi nebylo jednoduché ani pro řidiče, bylo nutno se často otáčet a maďarské značení se trochu liší od našeho. Stalo se, že posádka přišla na to, že je ve vícepruhové jednosměrce opačně, až z toho, že jim chyběly na řízené křižovatce, na kterou přijeli semaforey, a proti nim ve všech pruzích svítily světlomety aut připravených na zelenou vyrazit vpřed. Při rychlém otočném couvacím manévru přišel Peugeot o

zástěrku. Při častém otáčení jsme museli "nevidět" plně čáry a to dokonce před zraky policejního vozidla, jehož osádka naštěstí zůstala k našemu způsobu jízdy chladná. Každou noční etapu jsem zvládli pod 1500TB.

První denní etapa měla listy jen dva, celkem přehledné, takže jsme převážnou část bodů nasbírali díky přehlédnutí zákazu odbočení a příkázanému směru jízdy, který visel kdesi vysoko nad jízdním pruhem. Očistec pro mne byla ovšem čtvrtá etapa na čtyřech listech papíru, kde bylo pět mapových osnov, 3 SM, 10 detailů a 5 vložáků. Hned první slepou mapu jsem posadil do plánku o 1mm jinam a pořád mi nic nechtělo fungovat, a nešlo se z toho vymotat. Etapa byla dlouhá 45km a byly na ní dvě hodiny. Po více než hodině ježdění jsem měl ve výkazu 5PK. (z toho byly 4 navíc a 5 chybělo). Koketoval jsem s tím, že se na to můžu ..... Pak jsem ale si řekl, že to zkusím nějak dál až do úplného vyčerpání časového limitu nebo mého. A dobře jsem udělal. Dál už to nějak fungovalo, dostali jsme se do zastavby starého města, kde jsou takové krpály jaké jsem v životě nejel. Tady byla průjezdka za každým rohem. Kdo nezajel nebo vynechal tento úsek tak si připsal pár set až tisíc bodů. V poslední etapě na třech listech byla dost nepřesná jedna osnova, takže jsme ztratili spoustu času hledáním jednoho bodu a málem jsme vyčerpali celý limit.

Po dojetí se jely na parkovišti u nákupního centra další dva různé slalomy. Ty se ale do soutěže nezapočítávaly. Hodnotily se zvlášť.

Po letech ježdění do Kissújszálláse, který jsme už znali tak jako domácí toto byla zajímavá nová zkušenost z neznámého velkého města.

#### Výsledky:

##### Mezinárodní soutěž

Helyzés	Rajtszám	Sofőr	Navigátor	Hibapont
1	101	<u>Jitka Kyslíková</u>	<u>Petr Cerný</u>	6230
2	102	Jiri Skalnik	Bohusla Radvan	6530
3	106	Tóth Zsolt	Csicsók István	9410
4	105	Székely Gergely	Páger Szabolcs	10220
5	103	Kaponya Ferenc	Kaponya Krisztina	12280

##### Středoevropský pohár

Place	Starting number	Driver	Codriver	Points
1	916	Stefan Ostaficzuk	Andrej Morel	4180
2	909	Punt Henryk	Punt Malgorzata	4950
3	924	Panka Marek	Gieralt Jerzy	5585
4	922	Drobikova Dagmar	Drobik Zdenek	6080
5	911	Ilona Krausová	Frantisek Schindler	6830
6	932	Praczyk Jaroslaw	Czuczvara Wojciech	7210
7	914	Slodicak Stefan	Rusinak Peter	7300
8	903	Birdea Gabriel	Pal Raul	8380
9	917	Kenyeres Miklós	Kenyeres Veronika	9050
10	902	Demeter Sándor	Bencsik Zoltán	13160

*Petr Cerný*

#### **PODŘIPSKÉ PRASÁTKO**

6.srpna

V srpnu jsme se jeli pobavit a pochutnat si na Podřipském prasátku. Hodinu před polednem jsme se sešli na Pecharově ranči a zahájili vícebojem na místním parkuru. Skládal se ze střelby ze vzduchovky se zahnutou hlavní. Zrcátko v místě ohybu se k míření nedalo použít, takže bylo nutno hledět za ohybem přímo na mušku a pravou velmi upaženou rukou mačkat spoušť. Pár plechovek se snad každému podařilo sestřelit. Dále posádka plnila čtyřboj skládající se z překážkového běhu na lyžích, slalomu s trakařem, jízdy na kole s překříženým řetězem - šlapalo se dozadu, a překážkového běhu pěšího, to vše s kufrem. Tady se ukázala výhoda vícečlenných posádek. A už čekala další disciplína - slalom se Š105. Konečně měli soutěžící stejné podmínky na slalomu, všichni

jeli stejným autem. Nemělo to chybu, až na to, že točilo-li se volantem doprava jelo auto doleva. Ale auto mělo velký úspěch, takže se mocně trénovalo i po dojetí soutěže. Pak jsme vyrazili do první etapy, zpestřené sedmi veršovanými soutěžními úkoly a zastávkou na střelnici, kde jsme si zastříleli z pistole. V Račicích u kanálu byla ČK, na které se jela zvláštní zkouška, u které se mi podařilo "šikovně" se bouchnout volantem do malíčku až mi vyskočil kloub z lůžka a musel jsem Slávka požádat aby mi za malíček zatáhl a kloub se pak vrátil tam kam patří. Opět jsme dostali veršovaný itinerář a vyrazili jsme na POMZ, kde jsme si zahráli bowling a zajezdili na kanálu na nafukovacím dětském kajaku. Dále jsme vyrazili do druhé etapy, ve které 8 údajů v iti tvořily fotky výjezdů z křižovatky a dalších 10 nafocených objektů bylo třeba po cestě najít. Stejně jako minule jsme při první průjezdu našli objektů jenom polovic, takže jsme jeli druhou etapu celou znovu. Naštěstí nebyl žádný časový limit, takže času bylo dost a hrozilo jenom snědení prasátka. Stejně nám po druhém průjezdu zbyla jedna nenalezená fotografie, tak jsme se 100m před cílem otočili a jeli potřetí.... Ten chybějící objekt byl 80m před cílem. V cíli už se opékaly a ubývaly připravené kýty. Bohužel jsme se nemohli zúčastnit zábavy, která určitě pokračovala po našem odjezdu až do rána. Bylo to moc pěkné prázdninové zpestření. Neodpustím si ale malé výtky. Přestože je soutěž určená hlavně pro začátečníky, kteří nemají čím měřit, zasluhovaly by si úpravy v mapě trochu větší pečlivost. A to, že se mají průjezdní kontroly zapisovat do výkazu i při POMZu by se taky mělo dát ve známost. Takto hodně posádek nezapisovalo nic.

**Z výsledků:** **1.Holmanovi-Poláčkovi**, 2.Rous-Uman, 3.Jíše-Jíšová. 6.Černý-Radvan, 7.Feřtové, 8:Feřtovi. Soutěže se zúčastnilo 20 posádek.

*Petr Černý*

#### **PODŘIPSKO**

6. a 7. kolo ČP  
9.- 10. září

Na přejímce na ranči v Račiněvsi byla vzorná péče o jezdce. To některé posádky ukolébalo natolik, že ve dvou delších nočních etapách udělalo pár drobných chybiček. Vzhledem k mírným časům pak každá nepřesnost znamenala pád hned o několik míst ve výsledkové listině. 15 z 19 posádek na startu se vešlo do tisíce bodů, přestože dvě třetiny posádek inkasovalo na radaru.

Ani ve dne autoři nepřitvrdili, do tisíce bodů se tentokrát vešlo 13 ze 17 posádek i přesto, že přiděly na radarech byly výrazně vyšší.

Itineráře obou kol byly přehledné, nechyběly pěkné mapové chytáky, mapy čitelné. Ideální pohodové rozjetí před náročným podzimem.

S odstupem času – po pražském dvoukole – to možná vypadá jako špatný vtip. TB za celé roudnické dvoukolo jsem měl na kontě ještě před první noční časovkou, a to jsem v té chvíli byl téměř na špici. Jak by to vypadalo bez tréninku v Roudnici, radši nemyslet.

Z výsledků:

6.kolo: **1.Schlindenbuchovi**, 2.Pivoňka-Kuklík, 3.Holman-Poláček, 11.Feřtovi, 12.Šourek-Ludvík  
Soutěže se zúčastnilo 19 posádek.

7.kolo: **1.Šourek-Ludvík**, 2.Holman-Poláček, 3.Schlindenbuchovi. 6.Feřtovi, 9.Pivoňka-Kuklík  
Soutěže se zúčastnilo 17 posádek

Průběžné pořadí ČP vede Holman s Poláčkem, před Pivoňkou s Kuklíkem a Zdrubeckým s Kotinou.

*Mirek Ludvík*

#### **ŽIŽKOVSKÝ MEDVĚD**

7. a 8. KOLO MČR  
16.-17. září  
Praha a okolí

První podzimní klání o mistrovské body pořádal Žižkovský AMK. Start na Strahově, cíl noci kousek za Prahou ve Vraném. I denní část soutěže se odehrávala na místech nesčíslněkrát sježděných všemi Pražáky. Taky jsme si od toho dost slibovali a hodlali se o dost posunout v celkovém pořadí mistráku.

Startovalo 24 mistrovských posádek a tři „krajánkové“. Autor,-ři M.Vlk,-ci. Tři etapy ze Strahova na Zbraslav, 90 km dlouhá trať, čtyři a čtvrt hodiny na projetí. Celá soutěž se jela na barevné kopie map M10 a M25 se zvýrazněnými mapovými komunikacemi. Já osobně nemám barevné xeroxy rád, zvláště v noci se mi to nějak divně odráží a blejská do očí. Ale spíš to je jen výmluva na špatný výkon v soutěži!

Už první 20km dlouhá „sprintka“ – byla na ní celá hodina - po Strahově, Pohofelci a části Břevnova naznačila, že tato soutěž bude i pro Pražáky tvrdým oříškem. Už na tomto malém prostoru vymyslel autor

spoustu mapařských figlů, které jsme mu „žrali“ a mysleli si, jak jsme dobří. Druhá etapa opět ze Strahova, část Smíchova, Nové Město, Podolí, Modřany a Komořany na Zbraslav. I tato část je nabitá dobrou a hlavně těžkou mapařinou, kterou jsme místy odjížděli spíše dle citu a podle toho, co po nás asi tak autor může chtít – viz mapa-nemapa za živou PK v Braníku za kótou 206. Moc se mi nezdál nájezd na SM24, docela jsme tam vyhnili a slepici stejně zajeli po hlavní komunikaci. Zajímalo by mne, kdo to zajel hned napoprvé a správně. Připadá mi, že ve třetí etapě po Zbraslavi už jsme vůbec nevěděli, která bije, průjezdy dle iti se nám zdály až moc jednoduché a tak jsme je v pohodě jezdili – ale blbě. Tuhle etapu si snad v klidu projedu některý víkend, abych všechny ty svoje kraviny pochopil. Hrozný příděl trestných bodů i na předních místech výsledkové listiny hovoří jasně o náročnosti této soutěže. A to se jezdilo na průměr kolem 20km/hod! Rychlost byla kontrolována několika radary a i ty slušně „psaly“.

Škoda několika nedostatků v iti, resp. výkladu správného průjezdu (najeť SM3 do mapové jednosměrky v Břevnově v N1, mapové točení kolem kóty 201 na Hřebenkách, kdy autor předpokládá, že si pamatují předchozí průjezd a dojezd do kóty 202 v N2. O N3 nevím nic (viz výše). Ale ani tyto skutečnosti neovlivnily „jetelnost“ soutěže a můj závěrečný pocit z ní: Dobře stanovené časy na průjezd, výborná mapařina, spousta dobrých fint, ale móóóó těžký!

Denní část o třech etapách o celkové délce 104 km se jezdila na poměrně malém prostoru mezi Vraným a Jilovým na kopie oblíbené staré okresové padesátky, občas šikovně překreslené. Objevila se zde nová (alespoň pro mne) podmínka kulečnickové koule, kdy z mapové neřešitelného otočení vracela v iti uvedená kóta. I v tomto kole se autorovi (Pavel Virl) podařilo objevit, nebo vymyslet řadu mapových nepřesností. Ve třetí denní etapě byla stínem na jinak docela zdařilé soutěži autorem zapomenutá podmínka v kótě 392 a dále vložák za bodem A na jih. To se opravdu zajet nedalo a řada posádek byla potom nucena část iti včetně průjezdu bodem C vynechat. Stejně tak byl sporný detail kóty 349 v D1, kdy mne šipka průjezdu „házela na nemapovou (ani v detailu) komunikaci. Zase množství radarů, u toho posledního navíc špatně postavené panely PK.

Podle mého docela zdařilé dvoukolo, i když náročnost si možná mohla obě kola „prohodit“.

*Karel Kuklík*

Z výsledků: Obou soutěží se zúčastnilo 27 posádek.

7.kolo: **1.Holman-Poláček**, 2.Schlindenbuchovi, 3.Šourek-Ludvík, 10.Pivoňka-Kuklík, 11.Černý-Radvan, 14.Ludvík ml.-Rambousek, 16.Feřtovi, 18.Šimánek-Kozel, 27.Krupa-Kuthanová  
8.kolo: **1.Štípek-Kalista**, 2.Bureš-Dužík, 3.Schlindenbuchovi, 4.Šourek-Ludvík, 6.Pivoňka-Kuklík, 10.Černý-Radvan, 12.Šimánek-Kozel, 17. Mašek-Emingerová, 15.Feřtovi, 23.Krupa-Kuthanová, 24.Ludvík ml.-Rambousek

Podrobné výsledky najdete na [www.aos.info](http://www.aos.info)

X X X X X

Po prázdninové přestávce jsme se sjeli opět v Praze (letos již podruhé) na dvoukolo, které se jelo pod hlavičkou AMK Žižkov, stavitel Milan Vlk senior (noc) a Pavel Virl (den), rozhodčí stejně, ale v obráceném pořadí.

7. kolo (noc): Přejímka, obě JZ a start v deštivém počasí v areálu vysokoškolských kolejí na Strahově, a hned první políčka v iti dávaly tušit, že to nepůjde snadno. Tři noční etapy prověřily ani ne tak znalost Prahy, jako spíš schopnost jednotlivých posádek naladit se na autorovu notu. První etapa s jedním detailem, třemi podmínkami pro celou etapu, a třemi SM dávaly přehledné zadání. S orientací nebylo třeba bojovat, barevná mapa M10 s černě zvýrazněnými mapově použitými komunikacemi byla pro noční Prahu velkým pomocníkem. Čistě (čas) zajely hned čtyři posádky, všechny z Prahy. Časy podle získaných TB zvoleny dobře, i když se čtyři posádky vyhouply přes 200 TB. Průměr 1063 TB na posádku (z toho 964 TB za PK) je daleko nejvyšší za celé sledované období a v následujících etapách dále roste. Itineráře ve druhé etapě „zhoustly“, hlavně přibýlo map, opět barevných v celkovém počtu šest, což na rozdíl od mnoha jiných případů nebylo na škodu. Určitě všechny zaujala nádherná základní mapa České republiky pro tuto etapu v měřítku 1:5 000 000. V itinerářích se objevily čtyři detaily, tři VI a čtyři SM, což jsou údaje velmi přijatelné pro 42 km a 120 minut jízdy. Druhou etapu čistě na čas zajela už jen jedna (opět pražská) posádka, a s časem začalo být ouvej, o čemž svědčí nejvíce inkasovaných 380 TB za čas. Průměr 1488 TB na posádku (z toho 1365 TB za PK). Třetí etapa s pěti detaily, třemi VI, jednou podmínkou a třemi barevnými mapami (tentokrát bez černě zvýrazněných použitých komunikací) nevypadala nijak strašidelně, ale podle všech dalších kritérií byla nejobtížnější. Ve třetí etapě bez TB za

čas opět jedna (tentokrát mimopražská) posádka, nejvíce inkasovaných 350 TB za čas je méně než ve druhé etapě, přibýlo však deset výsledků přes 200 TB. Průměr na posádku 1627 TB (z toho za PK 1452). Při projetí cílem poslední noční etapy u většiny posádek panoval pocit dobře vykonané práce, soutěž se jela dobře, bez výrazných zádrhelů. Tento pocit trval až do okamžiku, kdy pořadatel předal posádkám průvodce po trati. Ve všech autech zavládlo zděšení, protože všichni jeli jinou soutěž. PK ve vzoru se vůbec neshodovaly s tím, co odjely posádky. Milan umocnil všechny finty na druhou a tam, kde jsme si mysleli, že máme vystaráno, byl ještě o kus dál. Domnívám se však, že vzhledem k noci a Praze to bylo až za hranicí identifikovatelnosti. Nakonec TB za průjezdky tomu nasvědčují. Přiděly na radaru byly u 63% (čistě 4 posádky, přiděl na obou měřeních 11 posádek). Kvalita vesměs asfaltových komunikací dobrá. Délka třech nočních etap byla 90 km (20/42/28) a zdobilo je úctyhodných 107 PK, z toho 11 živých (30/39/38). Doplním statistiku o průměrný počet 3781 TB za PK a 396 TB za čas na posádku. Jak se s nástrahami soutěže vyrovnaly posádky svědčí rozptyl v bodových přídělích absolutně, mezi vítězem a posledním 2188 TB proti 5737 TB (podíl 0,381).

Bodové hodnocení (1 až 6): technická hodnota - 6,0  
umělecký dojem - 5,3

**8. kolo (den):** Po nočním odpočinku čekaly na posádky tři denní etapy. Itineráře i mapové podklady byly na jednom formátu A4 s kopií staré okreskové mapy M50 v černobílém provedení. První etapa pět detailů, tři VI, jedna podmínka a pět SM. Včetně startu a cíle se jela etapa na 19 políček. Trochu problémů bylo hned po startu ve Vraném, kde chvíli trvalo srovnat se s mapou, což občas přetrvalo až do cíle. Časy zvoleny ostřejší (11 posádek přes 200 TB, maximum 320). Čistě (čas+PK) ani jedna posádka. Průměr 541 TB na posádku (z toho 370 za PK). Druhá etapa se čtyřmi detaily, třemi VI, šesti podmínkami a třemi SM. Průměr 675 TB na posádku (z toho 591 za PK). Času bylo nejvíce v soutěži (čistě 4 posádky). Třetí denní etapa hodně kontroverzní, hlavně kvůli chybám v itineráři (stejný VI i podmínka v kóte 392, bod A ve Zlatnících atd.). Čtyři detaily, šest VI, dvě (správně jedna) podmínka a pět SM. Průměr 618 TB na posádku (z toho 431 za PK). Ve třetí etapě času nebylo nazbyt (čistě nikdo, 9x přes 200 TB a 4x přes 300 TB s maximem 350 TB). Čistě za PK jedna posádka. Přiděly na radaru byly rovných 50% (čistě ani jedna posádka, přiděl na všech čtyřech měřeních 1 posádka, maximum 750 TB). Kvalita komunikací dobrá. Délka třech denních etap 104 km (32/32/40), na trati hlídalo správný průjezd 59 PK, z toho 7 živých (13/20/26). Průměrný počet 1392 TB za PK a 442 TB za čas na posádku. Bodové přiděly: mezi prvním a posledním 1232 proti 3382 TB (podíl 0,364). Škoda několika chyb v itineráři, které negativně ovlivnily dobrý dojem z této soutěže.

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

*Zdeněk Šimánek*

X X X X X

**A ještě hodnocení od Petra schlindenbucha:**

## **7.KOLO**

**1.etapa** Již pohled na zvolený mapový podklad je velmi příjemný. Ofocená mapa M 10, kde jsou zvýrazněny mapové komunikace a přitom se mohou i prostoru neznalé posádky výborně orientovat podle ostatních komunikací, byť pro soutěž „nemapových“. Skvělý nápad pro eliminaci domácího prostředí! Konec SM 1 byl určitě přesný, ale nemám to srdce, tak jako naprostá většina ostatních, se vyhnout živé PK, a tak ji bereme 2 x navíc. Ale za možných 200 TB si to netroufnu, přestože jedu vlastně doma. Jenom krátce odbočím když připomenu, že v roce 1991 jsem stavěl tehdy ještě Pražský pohár kolem Strahova. Byla to také noční soutěž. A v duchu jsem si říkal, že si to musím vychutnat, protože tady už mi soutěž asi nikdo nepostaví. Nebyl jsem spokojen s názorem autora, že na Pohořelci to prý bylo esíčko po hlavní směrem k Loretě. Podle mne to bylo jasné v iti vykreslené „T“ a nic mě k Loretě netáhlo. Bylo to za 200 TB. Jako „T“ to vzalo hodně posádek, mimo jiných první tři posádky celkového nočního pořadí. Dále bylo vše jasné až ke kóte 104. Z ní byla zkrácena první část SM 3 a tak dodnes nevím, proč jsem v kóte 391 vyznačené na začátku SM měl jet vlevo. SM jsem ještě nezačal jet, tak ji přece v této kóte nemohu opustit. Nevím, třeba mi to někdo ještě vysvětlí. Opuštění SM v kóte 379, tak to již bylo jasné. Dojedu SM 3 do konce, jsem v mapové jednosměrce a zároveň si mám komunikaci projetou SM dokreslit jako mapovou. Tedy stojím uprostřed křižovatky, komunikaci jsem právě projel, tady mapová jednosměrka se

mi zkrátí o nově vytvořenou komunikaci a já mohu jet přece hned vpravo. Tak to také autor původně chtěl, tak je to i popsáno v průvodci. Pak ale zřejmě na něčí popud nebo na základě připomínky byl průjezd změněn a jako jediný správný uznán ten, že si jako komunikaci dokreslím až po projetí. A proč ne hned??? Nikomu nenutím svůj názor jako jediný správný, I autor zřejmě poznal, že to není jednoznačné. A také ani jedna varianta nemá jasnou oporu v řádech ani žádném výkladu. (stále máme co doupřesňovat). Ale uznat jako jedinou správnou variantu jen jednu, je špatný přístup. Opakuji znovu, není to jednoznačné a zbytečně byla poškozena část posádek. Průjezd kót 108, 107, 106 a do ČK je hodně chytře postaven. Několik plných čar, přesný tvar v šipkách, 2 x vyjetí z mapy o několik desítek metrů, což lze v M10 určitě změřit. Tedy kdo měří přesně a hlavně stále = i v M10. Nato, že jsme odjeli etapu podle M10 s možností vidět již zmiňované nemapové komunikace kolem, jsou bodové přiděly velmi vysoké.

**2.etapa** Množství plných čar v křižovatkách jižně od Strahova dalo zabrat nejen řidičům, ale i spolujezdcům, neboť jsme co chvíli vyjížděli z mapy, následně do ní hned zase vjížděli a díky plným čarám jsme nemohli dojet, kam jsme původně chtěli. Velmi náročná pasáž pro celou posádku. A já beru pěkný fórek autora po opuštění SM 21 (jak sám píše – ve vypjaté sportovní atmosféře), kdy ZM se podobá glóbusu podle kterého se zpět do SM nevrátím. A tak mu jistě promineme, že použil „neřádné“ měřítko. Mám k této pasáži pouze jednu připomínku, zato podstatnou a principiální. Po výjezdu z kóty 201 na západ nemohu pokračovat zvoleným směrem a plná čára mne háže do kopce zpět ke Strahovu. V průvodci se píše: „Chci se otočit tam, kde jsem jel před chvílí, ale v protisměru, neboť už vím, že to nejkratší přes zmiňovaný trojúhelník je mapově neprůjezdné.“ Ale tak to není! To je chyba v popisu tratě! Vysvětlení: To, že je to přes zmiňovaný trojúhelník mapově neprůjezdné vím pouze v tu chvíli, kdy u této neprůjezdné komunikace stojím a právě přehodnocuji. Jakmile z tohoto místa odjedu a musím znovu přehodnocovat, tak už neuvažuji s tím, co bylo dříve. Nemohu uvažovat se situací v místě, kde právě nestojím, byť jsem v tom místě již jednou dříve byl. V našem případě jsem již od tohoto místa přehodnocoval dokonce podruhé. **TEDY NEZAPOMEŇTE** : při přehodnocování uvažuji pouze se situací v místě přehodnocování a podle toho si zvolím novou mapovou trasu. Pokud i tu musím znovu přehodnotit, opět uvažuji pouze se situací v místě, kde právě přehodnocuji a všechny dříve nabitě informace zapomínám. Na tento problém také byla podána připomínka a byť má jasnou oporu v řádech v odstavcích o přehodnocování, tak byla zamítnuta – neoprávněně! Tímto podrobným popisem nechci příliš kritizovat autora a HR, na chyby při soutěži mají nárok, ale připomínku již měli v relativním klidu po noční části vyřešit s Řády v ruce, což neudělali. Opouštíme Smíchov přes Vltavu do Nového Města. Opět různé značky a šipky na komunikaci nás nepouštějí kam chceme. Malé zpestření: Detail kóty 203 přejíždíme rovně. Hned se opravujeme, otáčíme se a chceme vlevo. Skáče červená, tak čekáme a vidíme, že příkazný směr nás vlevo nepustí. No co, nikde nikdo. Skáče oranžová a vedle nás u chodníku zastavuje policejní auto. Vystupuje příslušník a míří k chodníku. My už máme zelenou a potřebujeme vlevo. Tak okénkem volám: „Haló, pane, my potřebujeme nutně vlevo a tady je zákaz“. Policajt se k nám otáčí, podívá se na značku a povídá: „Tady přece žádný zákaz není“. A tak jedeme spokojeně vlevo přes zákaz a policajt si jde, také jistě spokojeně, pro noční sváčku do otevřeného bufiku. Kolem kóty 204 to také nebylo lehké. 2 x zvýrazněná mapová kom. nejde projet a musím několikrát přehodnocovat. Co se týče dopravní značky 20 km/h u plaveckého stadionu tak si osobně myslím, že měřit by se na soutěžích jako na nejnižší rychlosti mělo na třicítce, ale na dvacítce to je hloupost. Značka tam byla, to ano, ale ... Kousek mapy M50 z 204 do 205 vypadal jasně, ale dalo práci to najít. Hezký fór se šipkáčem na světlech, kdy první světla nejsou pro mne křižovatkou. Po odjetí SM 22 a třech reálných údajích si správně myslíme, že stojíme na mapě, ale pro potvrzení si to jedeme přeměřit znovu od nejbližší křižovatkou. Kdo nepoznal severně od kóty 210, že vyjel z mapy a může jet vlevo zpátky po mapě bez SPK dojel až do detailu 210 a tam díky plné čáře končí mapové řešení pro jízdu do 208. Nevím, jestli to byl záměr, ale někomu to určitě napovědělo. A tak skončím ještě poznámkou k mapovému se otočení jižně od kóty 209 před ČK. V průvodci se správně píše, že na první naměřené odbočce se nedá jet vlevo, neboť tam jsou vrata, tedy komunikace je neprůjezdná. A zde také končí pro mne mapové řešení. Nemohu přehodnotit v místě, kde je komunikace neprůjezdná, že tam pojedou z druhé strany. To mohu učinit v případě, že mi tam nepustí dopravní značka, ale ne v případě neprůjezdné komunikace. Pokud jsem v tuto chvíli ještě v mapě, musí existovat mapové řešení pro otočení se. Naším příjezdem do ČK skončilo podřimování Aleše Zikmunda a začala mu práce.

**3.etapa** Polovina prvního řádku v iti se odjede asi do 3 km tratě. Při jízdě podle řeky do 302 jednoduchou čáru jako komunikaci vůbec neregistruji. Dojezd do kóty 300 s pomocí detailu je problematický. Řády

praví: v detailu musí být vykresleny všechny křižovatky a komunikace nesmí končit na nevykreslené křižovatce. A protože toto vím, tak neměřím délky jednotlivých fousů, jestli mi nepropojí nějakou komunikaci. Musela by tam být vykreslena křižovatka. Ovšem toto pravidlo již je v řádech hodně dlouho. Při nájezdu na zač. SM 31 i po přečtení si průvodce hledám dlouze otočení se kolem malého ostrůvku. Asi jsem už slepant. Ale jeho severní a jižní okraj je tak neznatelný i pod lupou, že mi to připadá v pěkné mapě M 10 jako úplně zbytečné. U SM 32 jsem ještě schopen skousnout přesazený začátek, ale její konec je velmi, velmi diskutabilní. Dvě křižovatky jsou od sebe 15 m, je to v M 20 = neumím. Jeli jsme poprvé tou souběžnou skoro 600 m, pro neznalé terénu víme houby, jestli nejedeme po chodníku, končíme na křižovatce, dále pokračuje stezka pro cyklisty a teď si vyber, kde SM končí. A to má vliv na SPK v detailu 303 – buď ano nebo ne. Ať tak či onak, podle mně to nejde poznat. Při volbě cesty do 306 platí to, co jsem již psal výše o neviditelném ostrůvku. A opět v této M10 zbytečné. Délka přerušení je pod lupou 2,5 mm. Šířka komunikací v této M 10 je 1, místy i 1,5 mm. Je to výrazné přerušení, jak se praví v Řádech? Vynesení kóty 360 dá práci, ale do ZM to nejde. Byl to chytrý fůr, byť s chybou, po něm by ale v ití mělo následovat jasné mapové místo, kde se chybující chytí. Zde následoval průjezd kótou bez uvedení příjezdu či výjezdu a reálná jízda do další kóty. Protože již třetím rokem platí, že více mapových údajů nelze zapsat do jednoho políčka v ití (3x R – nevím dle jaké mapy a jak jet mezi jednotlivými R – je tato pasáž správně zrušena.) Jsme docela rádi, že jsme po čtyřech hodinách (počítáno bez zpoždění) po jízdě stále po městě, v cíli. Aleš již má konečně práci, neb se dojíždí ještě i druhá etapa.

#### **CELKOVÉ :**

- 4 hodiny po městě je docela dost, 3. etapa měla mít poloviční délku a bylo by to akorát (i když někdo by ji asi nemusel vůbec)
- výborný nápad se zakreslením mapových komunikací do barevných M10 a M25 dokázal částečně eliminovat domácí prostředí
- zůstávám u pouhého konstatování, že všechny detaily byly bez měřítek
- několik mapových komunikací a ostrůvků – zejména ve třetí etapě, bylo za hranicí čitelnosti 50-tileté generace
- mnoho jasných a chytrých fórů, o to větší škoda té menšiny problematických míst, o kterých však já píšu obšírněji proto, aby si posádky měly možnost toto znovu uvědomit (chytré finty ponechme v majetku autora, o nejasnosti se podělme všichni)
- letos se volalo po konečně těžké soutěži, tedy přišla, Milanové asi odvedli co mohli, ale HR Pavel měl s kontrolou zřejmě problémy a místy mu toho dost uteklo
- perfektně zpracovaný Průvodce – slovní i grafický – umožnil všem, kde na to hned po dojezdu již neměli síly, objevit své chyby v teple domova
- rozdílem třídy vyhráli loňští mistři, spráskali nás. Musím se přiznat, že bych to ani napodruhé asi čistě nezajel.

### **8. KOLO**

**1.etapa** Již šipkáč hned na začátku etapy vzdálenostně neseděl. V obci Březová mapová komunikace neexistuje, reálná je nemapová a tak musíme objet vesnici dokola po mapě. To bylo v pořádku, a to také upozornilo posádky, co od nich bude autor při jízdě dle mapy chtít. Jenže. Později vzpomene na toto konstatování. V obci Zlatníky mnozí tápou, protože nevědí, která cesta je mapová, zda před kostelem či za ním. Až v cíli se dovídáme, že nás tam prý šipka v detailu 349 vyhazovala ven z mapy. Navíc tento detail neosahuje všechny komunikace. (porovnejte s detailu bodu A ve 3.etapy) Tak já hledám mapové řešení a v detailu po cestě mi šipka háže ven z mapy. No tak tam nemohu přece jet, když prý ta šipka vede ven z mapy. Ale potom se do kóty 377 nedalo dojet. V ní je další „perlička“. Platí mi vložák za dejkou, jedu kolem dejky, která se předzvěstí stopky a protože je pod ní dodatková tabulka, tak se na ní prý vložák nevztahuje. Necht' si autor otevře Řády (věřil bych tomu, že je vůbec nemá) na str. 22 a přečte si odstavec M/3-6. (odkazy na značky platí pro všechny značky s dodatkovými tabulkami i bez nich)

**2.etapa** Tak ta začíná také pikantně. Z ČK 1 mám mapově odjet mapově levou a hned reálně levou. Mapově levou odjedu hned v detailu ČK 1, a to že mi háže do ČK není můj problém. (Navíc mám pokračovat reálně levou, tedy mohu klidně reálnou jízdou projet bod, tedy i ČK - autor musí zabezpečit abych takto nejel kolem ČK). Mapovou levou musím odjet a první křižovatce, kde není mapově jednoznačný výjezd. A opět doporučuji Řády – str. 25, odst. M/4-8. „mapově jednoznačný výjezd je určen pouze šipkami v mapě“. Tedy ne tím, že bych se dostal do nějakého bodu, kde nemám být. V obci Záhořany je vložák za začátkem i koncem obce. Ale hned za koncem obce je také mapově orientovaný

můstek, který mám v popisu průjezdu. Ten jsem ale při jízdě dle vložku neprojel, a tak se tam někteří vracíme a stejně nenalzáme jetelné řešení. Jak jsme se měli správně dostat z Radlíku do Jílového nevím a ani u několika ostatních posádek se mi to nepodařilo uspokojivě zjistit. Z Jílového do Chotouně jedeme dle M50 a v jedné zatáčce vede napůl travnatá cesta až za křoví. Tak tam jsme prý měli jet, o těch 20m délce dle M50. Tohle neumím. A představuji si, jak by autor asi řval, kdyby to po něm někdo jiný chtěl někde odjet. V kóté 415 potřebuji jet dle mapy rovně, ale v reálu je cesta pod úhlem cca 40°. Vzpomenuli na uvažovanou mapařinu z první etapy, tak samozřejmě po té nemapové nejedeme. Ale obě dvě další možnosti jsou neprůjezdné. A tak jsme zde po 15-ti minutách znovu abychom pochopili, že zde si autor na tvar nehraje. Cesta do ČK 2 jižně od Libně je mapově posunutá oproti první etapě, a tak nezbyvá než jet „delší“ cestou.

**3.etapa** A jako u prvních dvou etap, i v této hned zpočátku „perlička“. Tady je to ale „perla“. SM 1 s rybníkem, potokem, nějakým kroužkem – co to bylo ??? Už jsem na toto téma psal svůj krátký příspěvek do diskuse na stránkách, tak se nebudu opakovat. 6 vložků a 2 podmínky měli zřejmě udělat etapu složitou. Mám-li vložák: - v kóté 392 ....., a – po 1. průjezdu bodem ....., netřeba další komentář. Návěští vložáku musí být pouze reálné. Detail bodu B, ve kterém jsou kresleny čárkované komunikace – nesmí být – Řády str. 19, odst. J. VI. Iti na kruháku v Točné – návěští musí být reálné – ale my nikdy do Točné nepřijeli, tato cedule před obcí vůbec nikdy není. Proč jsme to měli jet? Dojezd do ČK 3 po mapě – u poslední SPK „H“ je mapa zkosená cca 45°, v reálu 90°. Ale vzali jsme si jí, už jsme pochopili, že podle mapy se úplně všude nejede.

#### **CELKOVĚ :**

- soutěž, kde vedle většího či menšího množství chyb, které každý autor udělá, byly chyby , které jsou v naprostém rozporu s Řády
- mapu M50 někde autor využil a někde tvary velkoryse přehlížel, pozorné posádky to stálo čas
- místy se správný průjezd musel spíše vytušit, než přesně vyřešit
- je velká škoda, že autora ani skutečnost, že stává mistrák, nedonutila k tomu, aby si přečetl Řády
- HR zřejmě nezbyvaly na kontrolu síly

*Petr Schlöndenbuch*

X X X X X

Mám jedinečnou příležitost obhájit své dílo, takže jí využívám a reaguji především na Petrovi připomínky. Mám rád těžké soutěže, a vzhledem k tomu, že po vyšší obtížnosti je stále voláno, tak jsem se snažil obtížnou soutěž postavit. Ale samozřejmě, že se stejně nezavdčíš. Zatímco ve všech hodnoceních letošních mistráků bylo voláno po větší obtížnosti alespoň nějaké části, tak naše soutěž byla vyhodnocena pro změnu jako zase až móoc těžká.

Ve všech svých posledních soutěžích jsem použil mapovou osnovu, která je však bez zakresleného okolí velmi těžká. Proto jsem vymyslel způsob, jak mapovou osnovu zlehčit, a myslím si, že se to vytažením mapových komunikací a ponecháním okolní mapy - to vše barevně - vcelku podařilo. Na základě svých zkušeností (a nejen mých) jsem tušil, že bezchybnou soutěž se nám nepodaří postavit, proto jsem vymyslel velmi mnoho chytáků, aby i po případném zrušení některých částí stále ještě rozhodoval průjezd trati a ne nějaké torzo. Zároveň jsem chtěl, aby každá chyba byla ohodnocena v rozmezí 60 až 160 TB – a to se mi myslím povedlo. Neposledním záměrem bylo, aby ten kdo pojede chybně, žil v domněnce, že jede správně a dozvěděl se o tom až v cíli, tedy neměl problém při špatném průjezdu. A někdy dalo daleko více práce vymyslet hladký chybný průjezd než ten správný.

A teď k některým připomínkám:

**1.etapa** Slepá mapa u strahovského stadionu, to nebyl zcela podařený kousek, který vznikl až na poslední chvíli, neboť asi 10 dní před soutěží mi tam osadili zákazové dopravní značky. Předtím trať byla postavená jinak a asi lépe. A Petr má pravdu - i my bychom raději vzali 2 živé než žádnou – to jsem ve svých teoriích nedomyslel (stejně to kromě dvou posádek nezajel nikdo, a ty dvě posádky si nevzaly ty dvě živé proto, že tam jezdily něco úplně jiného). O kus dál (na Pohotelci) mne překvapilo myšlení špičkových posádek. Mapové „T“ jsem do mapy zakreslil schválně. Jsem toho názoru, že když jedu šipkáč, tak by mě nějaké mapové „T“ nemělo zajímat. Sleduji přece reálnou situaci = jedu po hlavní nebo rovně až na vykreslený reálný tvar (tvar křižovatky = esíčko s hlavní komunikací byl věrně zakreslený na dodatkové značce, kterou možná Petr ani neviděl) a mapa mě vůbec, ale vůbec, nezajímá ... Kritika opuštění kóty na novém začátku SM3 je oprávněná, ale svědčí o tom, že se nedokážeme povznést nad to, že zde evidentně došlo ze strany pořadatele k nutné improvizaci – vězte nebo ne, ve čtvrtek jsem



v Břevnově byl a ulice, která měla být použita k 1.návratu na slepou mapu do kóty 391 byla správným směrem (tedy ke kótě) jednosměrná. O změně jsem se dozvěděl v pátek v 19.45 od živé PK (zákon schválnosti: odkontroloval jsem téměř celou trať vyjma břevnovského úseku, kam jsem to už nestačil), hned jsem tam jel a nic lepšího než zkrácení SM3 na poslední chvíli jsem nevymyslel a doufal jsem, že tu improvizaci pochopíte. Zato za přehodnocení průjezdu na konci této SM se omlouvám. Ano, správně mohly být uznány oba průjezdy. Ale vzhledem k tomu, že ve dne se tento problém vyskytoval obdobně, tak to možná byla i trocha strategie, abychom alespoň v obou soutěžích zastávali stejný názor (byť chybný), a ne jednou hot a podruhé čehý. Ale jinak se nedivte - jedna posádka z první desítky o tomto problému napíše referát v záporném smyslu, aby později tentýž problém vysvětlila další posádka z první desítky kladně. To je z toho jelen i Vlk....

**2.etapa** беру на vědomí výklad Petra ohledně toho, že při přehodnocování uvažují se situací pouze v místě přehodnocování a informaci si sebou neodvážím. Nakonec stejně to téměř všichni zajeli, tak jak to Petr vysvětlil. Spíše mne mrzí, že mnoho posádek nezajelo oblast Moráně, a to přesto, že můj výklad průjezdu stejně dlouhých cest byl chybný, ale v podstatě přece jinudy nejkratší cesta ke kótě 202 nevedla! Připomínku k měření na 20km/h neberu - buď jsme si vymysleli, že budeme kontrolovat předpisy nebo budeme jejich kontrolování nebo nekontrolování nějak změkčovat, - třeba proto, že 20 je nesmysl, možná i 30 je nesmysl, tamhle zase konec obce je nesmyslně daleko za obcí, apod. Zato беру Petrovu připomínku ohledně kóty 210 - tam jsem případný chybný průjezd skutečně nedomyslel (zase to bylo způsobeno tím, že v týdnu před soutěží se tam změnilo dopravní značení u opravy kanalizace). Ale stejně - přečíst mapu před touto kótou bylo určitě tak triviální, že na to všichni přišli i bez následné nápovědy plnou čárou ☺...Rovněž už nyní беру bez mrknutí oka připomínku k průjezdu - nebo spíš neprůjezdu - u zbraslavského nádraží. Tam jsem opravdu vymyslel nesmysl.

**3.etapa** bydlím na Zbraslavi, tak jsem vám jí chtěl ukázat v celé noční kráse. Jak se mi to povedlo, viděli jste sami. Ano, kóta 300 asi nebyla čistá, původně tam byla přerušená komunikace v místě vjezdu na parkoviště, ale zvýšením kontrastu obrázku se tam objevila čára (podle mě to zajelo 6 posádek). Rovněž jsem mohl lépe vykreslit otočku pro nájezd SM31 (ale 5 posádek to našlo, takže zajet to asi šlo). Co se týče konce SM 32 - strana trojúhelníčku je 3,5-4 mm v M10, fous na konci SM má délku 0,5 mm v M20, to je dost podstatný rozdíl - samozřejmě s následným průjezdem šlo o velmi těžkou průjezdku, ale i takové jsou kořením soutěže (správný průjezd v tomto místě měla téměř polovina posádek). Přerušeni komunikace na cestě do 306 si myslím, že bylo výrazné vzhledem k měřítku použité mapy a vzhledem k tomu, jak je tato mapa kreslená - ostatně předpokládal jsem, že téměř každý to vezme chybně (nakonec správně to zajelo 5 posádek). No a závěr etapy se mi nepovedl, trochu to neodpovídalo našim skvělým Řádům... i když kóta 360 nešla jinam vynést než do mapy, po jejímž prostoru jsem se pohyboval, tak proč bych si to měl vynášet do nějaké jiné mapy? Ale vůbec neberu, že jsem nemohl jet dál - další kóta (307) byla jasně zadaná a nedalo je do ní poprvé přijet z konce šipkáče z žádného jiného směru, takže to byl jasný záchytný bod. No a tři údaje v jednom okénku - to taky musí Řády řešit? Když do okénka přijíždím podle mapy 3, vyjíždím podle mapy 3, tak jakou bych asi jinou mapu měl použít k řešení třech mapových údajů v jednom okénku než mapu 3? To by měl být základ, zrovna tak jako mi nepřipadá logické, že když jedu podle nějakého plánu a vykopne mne to ze slepé mapy, tak musím hledat nějakou základní mapu, podle které se mám vrátit - to jenom jedna z mnoha blbostí, na které musím pamatovat a se skutečnou orientací to nemá nic společného - ale to už jsem se dostal jinam, to je spíš návrh na změnu Řádů než omluva za to, že jsem Řády v tomto nedodržel. Ale zadal jsem ty údaje tak, jak jsem cítil, že to je nejjasnější - bohužel s dnešními Řády to nekoresponduje, takže si sypu popel na hlavu.

**DEN:** i přesto, že jsme neměli moc času, věnovali jsme dost svých sil i času ke kontrole denní soutěže. Že jsme neodhalili všechny chyby padá na vrub nezkušenosti naší posádky - přesto si myslím, že to mohlo být i daleko horší. Na víc asi nemáme.

Postavil jsem soutěž podle svého záměru - těžkou a obtížnou. Jsem rád, že jsem tak mohl učinit, neboť jsem se opět podíval na naše soutěže - ale i soutěžící - z druhé strany. Zdá se mi, že z té obtížnější. Chyb tam mohlo být samozřejmě daleko méně, ale věřím, že jich nebylo až tolik, aby převážily ostatní povedené průjezdy.

*Milan Vlk*

**22. ADAC GOLDENER KOMPASS**22. září  
Německo-Berlín

Tak jsme opět po dvouleté přestávce zavítali na mezinárodní soutěž do Německa. Zúčastnilo se jí celkem 20 posádek ve třech kategoriích (9-experti, 8-pokročilí a 3-začátečníci). Zahraniční byly dvě posádky z Prahy a jedna

z Poznaně. Délka byla cca 106 km a itinerář byl rozdělen do osmi úseků, na jejichž projetí byly 4 hodiny + 1 hod možného zpoždění. Po technické přejímce spočívající v kontrole osvětlení vozidla a pneumatik jsme dvě minuty před startem dostali test se čtyřmi otázkami jako zvláštní zkoušku. ( kolik kol měl první Benzův vůz, kolikrát se stal Walter Röhrl mistrem světa, z kolika součástek se skládá auto, v kterém roce založil Enzo Ferrari svoji firmu).

Německé Řády se skoro nemění, takže se pořád jezdí jen po v mapě dvojitých komunikacích, které se projetím zjednosměrnují. Stavitel trati vždy přijde s nějakou novinkou. Letos to byla přerušovaná slepá mapa s kilometrží na začátku a konci jednotlivých úseků, kde bylo třeba najet mezi úseky tak, aby seděly jednotlivé metráže a nikoliv jet nejkratším směrem. Trochu nejasné bylo umístění jednoho bodu v mapě. Letos jsme se nevyvarovali několika chybiček, takže naše umístění tomu odpovídá. Dálnice z Drážďan do Berlína už není ta nechvalně známá drncací betonka - třebaže se ještě někde staví - obsahuje už mnoho kilometrů bez omezení rychosti, což se velmi negativně projevuje na průměrné spotřebě.

Z výsledků: 1. Lutz - Vogel D 10TB  
6. Feřt - Černý CZ 30TB  
9. Černý - Feřtová CZ 70TB

*Petr Černý*

**KALENDÁŘ**

<b>ŘÍJEN</b>	8. říjen	České Budějovice	Český pohár
	14.-15. říjen	Pačejov	9. a 10. kolo Mistrovství ČR
<b>LISTOPAD</b>	12. listopad	Tábor	Český pohár
<b>PROSINEC</b>	10. prosinec	Kapr-Jindřichův Hradec	

## **ZÁPIS Z JEDNÁNÍ KOMISE SVAZU AOS DNE 17. 9. 2005**

1. Komise přijala jako nového člena Karla Dvorského, který bude druhým zástupcem Moravy. Do konce letošního roku tak bude mít komise 8 členů, pro rok 2006 by měla mít 7 členů.
2. Členové byli upozorněni, že kdo má připomínky k jednacímu řádu Svazu AOS AČR, který bude platit od 1.1.2006 a v listopadu ho bude schvalovat Prezidium AČR, necht' je neprodleně sdělit Z. Klenákovi.
3. Je připravován kalendář AOS pro rok 2006. Přípravu má na starosti P.Schlindenbuch. Po sestavení kalendáře M ČR, budou doplněny soutěže ČP a Shell cupu v Čechách, doplnění soutěží MP a Shell cupu na Moravě má na starosti V. Dužík. Termíny mistrovství Podřipska dodá následně Z. Jiše.
4. Komise vzala na vědomí vydání 1. dílu "Učebnice AOS" pod názvem "Začínáme s AOS". Autoři zahájili přípravu 2. dílu Učebnice.
5. Vzhledem ke stále vzrůstajícím nárokům na perfektně odvedenou práci autora tratě zejména při seriálu M ČR se nejeví jako vhodné střídání funkcí, tedy noční autor píská den a opačně. To se potvrdilo na posledních dvou dvoukolech, tedy v Mostě a v Praze. Autor má tolik práce se "svou" soutěží, že už mu nezbyvají síly na důkladné zkontrolování druhé soutěže. V roce 2006 bude proto maximální snaha, aby jednou dvoukolo odpískal jeden rozhodčí. Tím vzniká problém započítávání sedmého výsledku pro pořadající posádku. Myslíme si, že pro zkvalitnění soutěží by neměl být problém započítat sedmý výsledek jako průměr nejen HR, který by odpískal dvě soutěže, ale i autorovi tratě jenom jedné soutěže, pokud v té druhé bude také mezi pořadatelem lhostejno v jaké funkci. Sice se zvýší počet posádek se průměrným sedmým výsledkem (odhad o max. 3 posádky), ale měla by se zvýšit již avizovaná kvalita. Na příštím a zároveň posledním letošním jednání komise bude tento problém uzavřen a stanovena pravidla pro rok 2006.
6. Komise upozorňuje, že pořadatel 7. a 8. kola M ČR - AMK Žižkov, porušil pokyny pro pořádání M ČR AOS pro rok 2005 tím, že sám bez předchozí konzultace změnil předepsané startovní pořadí podle startovních čísel a do denní soutěže se startovalo v opačném pořadí, navíc na to nebyly posádky ani upozorněny při rozpravě.
7. Pokud má kdokoliv - nejen členové komise, ale jakýkoliv příznivec AOS - nějaké připomínky k Řádům, k jejich eventuální úpravě, k pokynům pro stavitele tratí a k pokynům pro pořadatele, necht' své příspěvky sdělí P. Schlindenbuchovi do 13. 10.2005. Tj. před posledním dvoukolem M ČR. Výše uvedené písemnosti projedná komise na svém jednání a připraví je tak, aby do konce roku mohly být zveřejněny v konečném znění platném pro rok 2006.
8. Na říjnovém jednání budou dořešeny a odsouhlaseny finanční příspěvky pro jednotlivé AOS v roce 2005 (M ČR, Poháry, event. další výdaje).

V Praze dne 17.září 2005

*Zapsal Petr Schlindenbuch*



21. ročník

# ZPRAVODAJ

PROSINEC 2005

## ODJETÉ SOUTĚŽE

**KAPR**  
10. prosinec  
10. kolo ČP  
Jindřichův Hradec

Zpráva o konci sezóny by se mohla psát přes kopírák: velká rychlá zahajovací zručnost na letišti (letos poprvé bez rumu pro spolujezdce – nás to zřejmě stálo vítězství, protože natěšené tělo absentovalo a mozek se s tím celou etapu nesrovnal), příjemně klouzavá, ale sjízdná trať. Vynikající kuchyně – využitá po první etapě a znovu po dojezdu (to se pak snadno a prakticky bezchybně vše řešilo).

A velké finále s tradičním přebytkem cen.

Několik útržkovitých vzpomínek – opět výzva k popisu přišla až pozdě po absolvování:

V první etapě (celá v J.H.) přehlédnutá jednosměrka stála 320 TB (byla to jediná drahá chyba, my ale na ně máme opravdu kliku), konec etapy vypouštíme – neumíme vyřešit dojezd přes neuvedený bod. Trestem je dalších 200 bodů.

Po přejezdu do centra soutěže skvostný dančí guláš. Po něm v pohodě odjeté další dvě etapy. Tedy skoro celé: kousek před cílem, asi 20 minut před časem dojezdu, čekáme na složení trámů na opravovaný kostel. V čase dojezdu je složeno, prakticky nikdo nás nedojel, vyrážíme dál. Po chvíli zjišťujeme, že jsme čekali mimo trať a doháníme aspoň trochu zbytečné zpoždění. Body za minuty nám zůstávají. Dojezd je zrušen, PK nehodnoceny. Kdo vynechal, vydělal. Malinko bolelo, že stejný problém v konci první etapy nebyl řešen stejně. Místo pofoukání pohladila ale božská svičková.

Přesto, nebo právě proto vím, že i kdybych letos nejel nikam, tak na Kapra určitě jo. A žádný odjezd, abych byl u toho, co jsem bohužel mohl sledovat jen podle fotoreportáže.

P.S. Slibuji, že příště už budu se záskokem komentování za Karla počítat. Posádky z konce výsledkové listiny toho stejně o soutěži většinou moc nevědí.

Z výsledků: **1. Holan-Poláček**, 2. Zdrubecký-Kotina, 3. Horyna-Kočí,  
4. Šimánek-Kozel, 5. Černý-Radvan, 8. Zeiner-Vírl, 10. Šourek-Ludvík, 11. Feřt-Feřtová,  
12. Souček-Mašek, 15. mladí Feřtovi  
Soutěže se zúčastnilo 19 posádek.

*Mirek Ludvík*

V 10-ti kolovém Českém poháru zvítězila posádka **Holman-Poláček**. Na druhém místě skončili Zdrubecký s Kotinou a třetí místo obsadili Horyna s Kočím.