

Autoklub České republiky  
Svaz jezdců a pořadatelů AOS

\* \* \* \* \*

R O Č E N K A

A u t o m o b i l o v ý c h

O r i e n t a č n í c h

S o u t ě ž í



---

1996 - 1997

Vážení přátelé,

tradiční Ročenka Svazu jezdců a pořadatelů Automobilových Orientačních Soutěží je opět tady.

Netradičně později než v minulých letech, ale výhodou je aktuálnější kalendář, který se uzavíral teprve nedávno.

Sezóna proběhla bez rušivých elementů, chod svazu je stabilizovaný (v rámci především finančních možností).

Obsahem jsou kompletní výsledky mistrovství republiky, přední umístění na dalších významných akcích, pořádaných svazem.

Nechybí ani kalendář, kompletní v zásadních akcích, jistě se bohatě rozroste o řadu akcí na oblastní úrovni.

Zařazeny jsou i historické tabulky, které zahrnují dlouhodobé výsledky jezdců a posádek od roku 1970!

Místo bilancování sezóny považují za důležitější zmínit se o těch, kteří se o hladký průběh zasloužili. Jsou to všichni pořadatelé, nejen stavitelé tratí a rozhodčí, ale všichni, kteří pomáhali na kontrolách a při zajišťování desítek soutěží pro soutěžící všech věkových kategorií - řada klubů pořádala i dětské dopravní hry, odkud k nám později přicházejí noví zájemci.

Jako vždy jde o peníze až v první řadě. Bez sponzorů bychom jen těžko dali dohromady prostředky na činnost v rozsahu, který máme.

V loňském roce se kromě mnoha drobnějších inzerentů a dodavatelů cen podstatně zasloužili při hlavních akcích čtyři nejvýznamnější: firma BYLL, jejíž hlavní produkt - právní software ASPI - propagovali posádky I. VT při celém seriálu M ČR (posádkám se výrazně zlevnila sezóna), a při Poháru BESIPU a Poháru AČR v Praze pak hodnotné ceny věnovali již tradičně Servisní centrum Philips z Prahy 8, firma Mostex (pneumatiky) a Kates (kancelářská technika).

Věřím, že s protislužbou - propagací při našich akcích byli spokojeni a spolupráce bude pokračovat i v dalších letech.

Nakonec slovo do vlastních řad: především jezdci by měli výrazně zvýšit svoji aktivitu a přiložit výrazněji ruku ke společnému dílu. Část vašich kolegů začíná být přetížena, každá drobnost, kterou pomůžete zajistit nebo připravit, pomůže.

Věřím, že na konci roku se budeme moci pochválit za minimálně stejně úspěšnou sezónu, jakou byla ta loňská.

Přeji všem hodně úspěchů nejen sportovních, ale i v osobním životě a hodně kilometrů bez nehod a poruch.

Mirek Ludvík

MISTŘI ČESKÉ REPUBLIKY v AOS 1996:

=====

\* Pavel Trtík Náchod \*  
\* MUDr. Josef Sedloň \*

=====

Mistři České republiky družstev:

AOS klub Praha

Josef Pivoňka - Karel Kuklík

Jiří Potužák - RNDr. Jaromír Ludvík

Ivan Šourek - MUDr. Karel Zeiner

Vítěz Poháru České republiky v AOS:

Pavel Trtík - MUDr. Josef Sedloň  
Náchod

Jízdy zručnosti:

Pohár BESIP:

4. ročník

Martin Dostál, Pardubice

Pohár Autoklubu České republiky:

5. ročník

Ing. Milan Kašpar, Plzeň

=====

\* \* G R A T U L U J E M E \* \*

=====

Mistrovství České republiky v Automobilových Orientačních Soutěžích - 1996

1. kolo: 12. - 13. 5. Myslív  
 2. kolo: 17. - 18. 5. Hrubá Skála  
 3. kolo: 14. - 15. 6. Brno  
 4. kolo: 6. - 7. 9. Lučany  
 5. kolo: 6. - 7.12. Jindřichův Hradec

poř.	st.č.	posádka	město	1.	2.	3.	4.	5.	body
1.	4	Trtík - Sedloň	Náchod	2	2	7	1	3	196
2.	5	Bureš - Dužík	Ostrava	7	3	2	2	13	190
3.	40	Kašpar - Sedláček	Plzeň	1	12	4	8	2	189
4.	12	Černý - Radvan	Praha	6	1	3	7	12	187
5.	9	Štípek - Kalista	Nepomuk	P	5	5	3	4	187
6.	6	Jonák - Hlaváček	Plzeň	P	4	8	6	5	181
7.	11	Brázdil - Brázdilová	Otrokovice	9	11	9	11	1	174
8.	1	Schlindenbuchovi	Praha	15	7	6	P	7	169
9.	10	Pivoňka - Kuklík	Praha	4	15	13	10	23	162
10.	14	Horyna - Kočí	Tábor	5	9	11	18	P	161
11.	7	Holman - Schindler	Teplice n. Met.	11	18	19	9	8	158
12.	2	Velan - Budík	Brno	17	6	P	5	18	158
13.	24	Zbořil - Zbořil	Zlín	12	16	12	-	10	154
14.	8	Potužák - Ludvík	Praha	10	14	17	13	17	150
15.	42	Mládek - Rosecký	Brno	3	20	P	16	15	150
16.	38	Prouza - Regner	Jablonec	18	25	32	4	22	135
17.	29	Šimánková - Šimánek	Žirovnice	25	29	16	20	11	132
18.	33	Zakouřil - Kvintus	Hrubá Skála	22	P	10	12	30	130
19.	3	Vopátek - Škoda	Praha	8	8	-	P	9	128
20.	13	Feřt - Rambousek	Praha	24	42	15	24	14	127
21.	17	Kupr - Kupr	Sokolov	20	17	-	25	16	126
22.	53	Bublík - Kopeček	Most	16	10	1	D	-	126
23.	49	Čecháček - Špinler	Pardubice	31	39	18	15	20	120
24.	21	Kleintová - Feřtová	Praha	28	13	26	22	27	116
25.	35	Skalník - Virl	Praha	43	27	25	14	24	114
26.	39	Wágner - Wágner	Jeseník	23	28	23	17	-	113
27.	52	Netušil - Kotina	Kladno	40	23	21	27	25	108
28.	22	Klenák - Klenák	Most	21	38	37	23	19	104
29.	20	Hordóssy - Hadrava	Havířov	44	19	31	D	6	104
30.	34	Zeiner - Šourek	Praha	29	33	28	19	28	100
31.	47	Krejčíček - Chvostkévič	Ostrava	37	40	24	21	29	93
32.	36	Mrštík - Vašátko	Ústí nad Labem	35	21	30	-	26	92
33.	48	Duffková - Hruška	Žirovnice	19	36	36	28	P	85
34.	27	Lecjaks - Lecjaks	Plzeň	14	35	22	-	-	82
35.	31	Nováček - Dužík	Rožnov	27	24	-	26	-	76
36.	23	Plachý - Plachý	Zlín	26	34	20	-	-	73
37.	19	Ačai - Borovička	Hrubá Skála	33	P	29	D	21	70
38.	30	Krupa - Kuthanová	Praha	36	37	14	D	-	66
39.	44	Vítek - Fuchs	Brno	34	30	P	D	31	58
40.	25	Cveček - Diviš	Šumperk	30	22	-	-	-	50
41.	16	Janečka - Baron	Vítkov	13	-	-	-	-	38
42.	18	Chmelař - Cveček	Šumperk	39	26	-	-	-	37
43.	32	Větrovec - Zdrubecký	Kladno	38	31	35	-	-	36
44.	50	Dolejš - Fiala	Plzeň	46	41	27	-	-	34
45.	41	Havlíček - Vojáček	Praha	41	32	-	-	-	29
46.	45	Konášová - Konáš	Praha	47	44	33	-	-	25
47.	46	Vaňura - Placr	Rožnov p. R.	49	43	34	-	-	25
48.	15	Šimůnek - Krebs	Hejnice	32	P	-	-	-	19
49.	43	Braun - Braun	Chomutov	48	46	38	-	-	18
50.	26	Kozlák - Košíček	Písek	42	45	-	-	-	15
51.	51	Machálek - Krygler	Hlučín	45	-	-	-	-	6
52.	37	Leník - Ševčík	Ostrava	50	47	-	-	-	5

## Pohár České republiky v AOS 1996

1 - Hrubá Skála                      2 - Minolta Praha                      3 - Autotur Praha  
4 - Jeseník                              5 - Jilemnice                              6 - Blatná

(započítávají tři nejlepší výsledky)

poř. posádka	1	2	3	4	5	6	body
1. Sedloň - Trtík	6	2	1	-	1	4	119
2. Černý - Radvan	1	16	6	-	2	15	114
3. Šimánková - Šimánek	13	31	2	-	4	9	108
4. Šourek - Zeiner	8	1	-	-	12	8	106
5. Holman - Schindler	5	14	8	-	5	14	105
6. Kašpar - Sedláček	-	9	7	-	10	5	102
7. Zakouřil - Kvintus	-	8	-	-	3	10	102
8. Regner - Prouza	12	5	10	-	11	-	97
9. Horyna - Kočí	10	12	4	-	-	-	97
10. Čecháček - Špinler	15	11	20	-	6	19	91

V kompletní výsledkové listině je registrováno 96 posádek.

## Kvalifikace pro M ČR 1996

1 - Teplice nad Metují                      2 - Pardubice  
3 - Praha                                      4 Praha

(započítávají tři nejlepší výsledky)

pořadí	posádka	oblast	1.	2.	3.	4.	KB
1.	Zdrubecký - Větrovec	Stč	1	1	1	1	150
2.	Frydrych - Nezbeda	VČ	2	3	5	10	143
3.	Kozlík - Košíček	JČ	5	5	3	12	140
4.	Machálek - Krygler	SM	8	2	11	4	139
5.	Boudný - Boudný	VČ	4	4	7	9	138
6.	Havlíček - Vojáček	Pha	10	13	4	2	137
7.	Mráz - Hruška	JČ	7	10	2	16	134
8.	Vitouš - Vitouš	Pha	16	6	8	5	134
9.	Mrzena - Malá	Stč	11	8	13	3	129
10.	Braun - Braun	SČ	9	7	9	11	128

V kompletní výsledkové listině je 35 nominovaných posádek.

## Jízdy zručnosti 1996:

### Pohár BESIPu - 4. ročník - duben 1996

1. Martin Dostál                      Pardubice                      kat. mladých řidičů:  
2. Luděk Dolejš                      Plzeň  
3. Miloš Kašpar                      Plzeň                      1. Jiří Ludvík                      Praha

### Pohár Autoklubu ČR - 5. ročník

1. Milan Kašpar                      Plzeň                      říjen 1996  
2. Eva Kleintová                      Praha  
3. Jiří Skalník                      Praha                      na startu 145 jezdců

# AUTOMOBILOVÉ ORIENTAČNÍ SOUTĚŽE

organizuje v České republice Svaz jezdců a pořadatelů AOS. Práci svazu řídí osmičlenný výbor, složený ze zástupců jednotlivých oblastí. Ten organizuje mistrovství ČR, schvaluje postupové klíče, kalendář a úpravy Řádů AOS.

Všechna ostatní rozhodování jsou plně v pravomoci oblastních středisek AOS. Ta organizují nejen oblastní přebory a zajišťují základní komunikaci s jezdci, ale jsou právě tím základním článkem, který předává veškeré informace i všem novým zájemcům o tento sport. Organizují vícekolové pohárová soutěže, přístupné nejširší veřejnosti, jízdy zručnosti a řadu dalších akcí pro děti a mládež.

## Adresy oblastních středisek AOS:

V levém sloupci jsou výsledky oblastních přeborů (II. VT)  
V pravém sloupci jsou výsledky oblastních pohárů (bez rozdílu VT).

Praha: RNDr. Jaromír Ludvík	Krohova 1/2264	160 00	Praha 6
StČ : Jindřich Jandl	Růžová 2142	288 03	Nymburk
1. Lhota - Lhota	Praha	1. Zakouřil - Kvintus	Hrubá Skála
2. Vitouš - Vitouš	Praha	2. Horyna - Kočí	Tábor
3. Mrzena - Malá	Nymburk	3. Bublík - Kopeček	Most
VČ : Jiří Zakouřil	Dvořákova 232	511 01	Turnov
SČ : Ladislav Braun	Kmochova 30	430 03	Chomutov
1. Raška - Medek	Hrubá Skála	1. Holman - Schindler	Teplice n.M.
2. Boudný - Boudný	Jilemnice	2. Čecháček - Špinler	Pardubice
3. Černohous - Žáčková	Lanškroun	3. Šimánkovi	Žirovnice
ZČ : Bohuslav Vidlák	Smrková 6	312 04	Plzeň
1. Rajnoch - Svobodová	Plzeň	1. Jonák - Hlaváček	Plzeň
2. Šindelář - Šindelář	Plzeň	2. Černý - Radvan	Praha
3. Hostaš - Hostaš	Švihov	3. Štípek - Kalista	Nepomuk
JČ : Jiří Bogdanowicz	Fr. Ondříčka 30	370 11	Č. Budějov.
1. Šonka - Kozel	Č. Bud.	1. Zeiner - Šourek	Praha
2. Mráz - Hruška	Č. Bud.	2. Šimánkovi	Žirovnice
3. Král - Holas		3. Horyna - Kočí	Tábor
SM : Jiří Krygler	ČSA 20	748 01	Hlučín
JM : Ing. Jiří Brázdil	Trávníky 1172	765 02	Otrokovice
1. Šlachta - Zapletal		1. Bureš - Dužík Vl.	Ostrava
2. Czyž Radek - Hrubý	Hlučín	2. Machálek - Krygler	Hlučín
3. Hajný - Czyž Roman	Hlučín	3. Nováček - Dužík Václ.	Rožnov p.R.

## Kalendář soutěží v roce 1997

### Mistrovství ČR v AOS:

Padesát posádek I. VT absolvuje čtyři dvoukola, do celkového pořadí se započítává pět nejlepších výsledků.

- 1. a 2. kolo: 16. - 17. 5. Ostrava
- 3. a 4. kolo: 20. - 21. 6. Dobřany
- 5. a 6. kolo: 19. - 20. 9. Náchod + Pardubice
- 7. a 8. kolo: 24. - 25. 10. Praha

Posádky na 1. - 40. místě získávají I. VT pro rok 1997, ostatní sestupují do kvalifikace.

Kvalifikace pro M ČR 1998 se pojede v listopadu v Teplicích n/M.

Oblastní přebory posádek II. VT organizují oblastní střediska, vítězové čtyř sdružených oblastí získávají I. VT pro rok 1998, dalších 4 x devět posádek postupuje do výše uvedené kvalifikace. Prvních šest posádek z kvalifikace doplní počet posádek I. VT pro rok 1998 na padesát.

### Pohár České republiky v AOS:

Devítikolový seriál, otevřený pro všechny dvoučlenné posádky, licence AOS není nutná. Do celkového pořadí se započítává pět nejlepších výsledků, kvalifikační body získává vždy prvních dvacet posádek.

Kalendář bude definitivně uzavřen 22. února 1997.

- 1. kolo: 22. 2. Hrubá Skála
- 2. a 3. kolo: 25. - 26. 4. Praha

### Jízdy zručnosti:

Pohár BESIPu - Jarní jízdy zručnosti:

- 5. ročník: 22. března Praha 7, Letenská pláň

Pohár Autoklubu České republiky v jízdách zručnosti:

- 6. ročník: říjen Praha

Další informace o jednotlivých akcích budou průběžně zveřejňovány ve Zpravodaji AČR ve Světě motorů a v oblastních zpravodajích.

## HISTORICKÉ TABULKY POSÁDEK

pořadí posádky	město	konec	počet sezón	body	
1.	Zikmund - Vlk	Praha	1995	19	751
2.	Velan - Budík	Brno	1996	11	528
3.	Jonák - Hlaváček	Plzeň	1996	12	497
4.	Janečka - Baron	Vítkov	1996	13	476
5.	Schlindenbuchovi	Praha	1996	10	424
6.	Trtík - Sedloň	Náchod	1996	9	417
7.	Pivoňka - Kuklík	Praha	1996	9	406
8.	Hlava - Hlava	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
9.	Vopátek - Škoda	Praha	1996	10	378
10.	Dovala - Baluch	Bratislava	1988	11	376
11.	Bublík - Kopeček	Most	1996	9	358
12.	Potužák - Ludvík	Praha	1996	9	345
13.	Sokol - Dužík	Frydek - Místek	1990	8	341
14.	Strmiska - Strmisková	Brno	1981	7	334
15.	Nedvěd - Nedvěd	Klatovy	1990	9	314
16.	Hruška - Šimánek	Žirovnice	1994	10	308
17.	Kupr - Kupr	Sokolov	1996	9	305
18.	Kencel - Kasalý	Praha	1982	7	304
19.	Ludvík - Pivoňka	Praha	1982	7	302
20.	Brázdil - Brázdilová	Zlín	1996	8	298
21.	Řihák - Řihák	Brno	1981	8	276
22.	Herel - Jelínek	Brno	1980	8	274
23.	Citta - Remek	Praha	1988	10	270
24.	Zbořil - Zbořil	Zlín	1996	9	269
25.	Čihák - Lisý	Plzeň	1989	7	253
26.	Vírl - Mladíček	Praha	1988	8	252
27.	Mikšík - Bureš	Ostrava	1994	8	251
28.	Ludvík - Šourek	Praha	1987	5	240
29.	Mylek - Kytlica	Přerov	1993	9	236
30.	Šimůnek - Krebs	Heřnice	1996	8	234
31.	Svárovský - Vlček	Mladá Boleslav	1990	8	228
32.	Klenák - Klenák	Most	1996	10	225
33.	Holman - Schindler	Teplice nad Metují	1996	6	225
34.	Lejsek - Pejšek	Olomouc	1980	7	223
35.	Balcar - Datínský	Ostrava	1986	7	222
36.	Dvorský J. - Dvorský K.	Brno	1988	8	206
37.	Duchek - Štípek	Nepomuk	1995	6	199
38.	Lecjaks - Lecjaks	Plzeň	1996	7	189
39.	Šifina - Kočvara	Brno	1987	6	185
40.	Kratochvíl - Zahradníček	Brno	1981	4	184
41.	Vandák - Bohuš	Trnava	1986	5	182
42.	Bartoňek - Hostinský	Brno	1978	4	182
43.	Vítek - Fuchs	Brno	1996	10	181
44.	Plachý - Plachý	Zlín	1996	8	181
45.	Mička - Mička	Ostrava	1993	6	181
46.	Rujbr - Jarušek	Brno	1978	4	181
47.	Černý - Radvan	Praha	1996	4	175
48.	Miller - Zdrubecký	Kladno	1992	6	174
49.	Pivovarníkoví	Praha	1985	7	172
50.	Skalník - Vírl	Praha	1996	8	168



# HISTORICKÉ TABULKY JEZDCŮ

pořadí	jezdec	město	konec	počet sezón	body
1.	Ludvík Jaromír	Praha	1996	21	887
2.	Pivoňka Josef	Praha	1996	21	866
3.	Vlk Milan	Praha	1995	19	751
4.	Zikmund Aleš	Praha	1995	19	751
5.	Janečka Jaroslav	Vítkov	1996	17	644
6.	Dužík Vladimír	Frydek - Místek	1996	15	610
7.	Hlaváček Milan	Plzeň	1996	15	561
8.	Velan Zdeněk	Brno	1996	12	541
9.	Kuklík Karel	Praha	1996	13	535
10.	Budík Ivan	Brno	1996	11	528
11.	Jonák Jan	Plzeň	1996	13	525
12.	Lisý Jan	Ostrov nad Ohří	1989	15	514
13.	Kasalý Bohuslav	Nymburk	1988	14	507
14.	Sedloň Josef	Náchod	1996	12	492
15.	Šimánek Zdeněk	Žirovnice	1996	16	483
16.	Baron Miroslav	Vítkov	1996	13	476
17.	Potužák Jiří	Praha	1996	13	474
18.	Dovala Marián	Praha	1982	11	467
19.	Kencel Zdeněk	Praha	1982	11	458
20.	Vidlák Bohuslav	Plzeň	1994	16	455
21.	Krebs Pavel	Hejnice	1996	15	447
22.	Lecjaks Václav	Plzeň	1996	15	445
23.	Trtík Pavel	Náchod	1996	10	434
24.	Citta Pavel	Praha	1988	14	426
25.	Schlindenbuch Petr	Praha	1996	10	424
26.	Schlindenbuchová Kateřina	Praha	1996	10	424
27.	Strniska Jan	Brno	1981	9	424
28.	Vopátek Vladimír	Praha	1996	11	423
29.	Vírl Pavel	Praha	1996	16	420
30.	Dužík Václav	Český Těšín	1996	13	413
31.	Šourek Ivan	Praha	1996	14	409
32.	Hlava Libor	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
33.	Hlava Miloš	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
34.	Kratochvíl Jiří sen.	Brno	1988	10	386
35.	Kupr Václav	Plzeň	1996	11	383
36.	Škoda Ivan	Praha	1996	10	378
37.	Baluch Pavol	Bratislava	1988	11	376
38.	Bublík Miroslav	Most	1996	9	358
39.	Kopeček Pavel	Most	1996	9	358
40.	Bureš Jiří	Ostrava	1996	10	346
41.	Punčochář Vladimír	Plzeň	1984	10	341
42.	Sokol Luděk	Frydek - Místek	1990	8	341
43.	Vandák Viliam	Trnava	1993	12	338
44.	Hruška Václav	Žirovnice	1996	12	335
45.	Strnisková Irena	Brno	1981	7	334
46.	Mládek Petr	Brno	1996	11	326
47.	Mencel Josef	Žamberk	1990	11	325
48.	Říhák Vladimír	Brno	1981	9	321
49.	Vanyšek Jan	Drnholec	1984	10	318
50.	Nedvěd Miroslav	Klatovy	1990	9	314

Svaz jezdců a pořadatelů AOS

\* \* \* \* \*

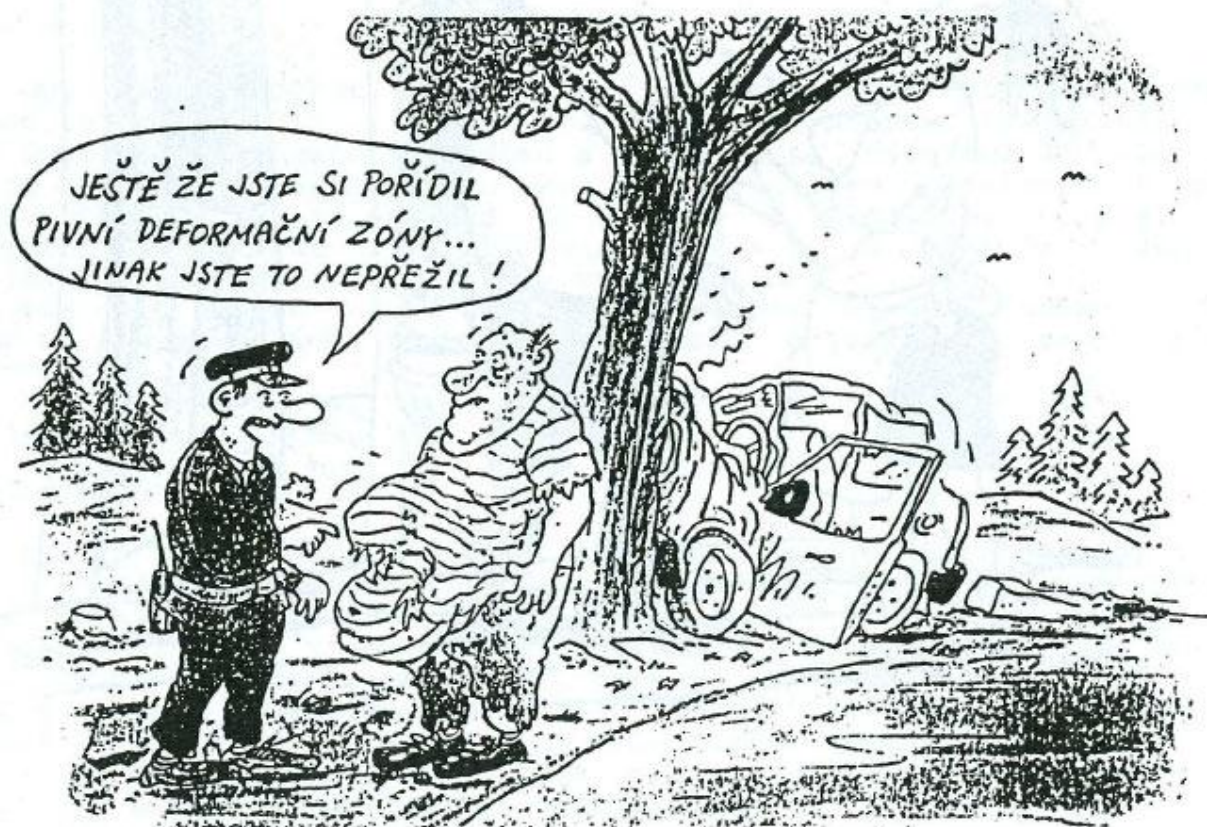
PŘÍLOHA

ROČENKY

Automobilových

Orientačních

Soutěží



---

**1996 - 1997**

Ahoj, po více jak roce opět v časové tísni (pro upřesnění tisknu Alt A 20. 2.1997, Alt C 1:02:19. Hrubá Skála za chvíli, tam chci expedovat. podstatná část je hotova, oficiální část už v tisku, z přílohy i tabulky. Příspěvky přepsány (díky za dva na disketě), zbývá tedy jen úvodník - bude tedy velmi stručný, a brobné glosy redakce (v textu uváděny v závorce se zkratkou r:).

Příspěvků bylo, jak vidíte minimum, aspoň bodových hodnocení 10. Uvádím v plném znění, autory nejmenuji, abyste měli o čem přemýšlet. Pomohu vždy drobnou nápovědou.

Úvodní slovo má, jako vždy, MISTR (jak byl celý rok plodný, tak hodnocení vyrobil jedno a pražský plátek byl opět rychlejší, takže ho většina z vás už zná. "Díky" pozdnímu vydání a vaší rostoucí skleróze si snad i tak znovu zavzpomínáte):

Ani ve snu mě nenapadlo, alespoň v 1. polovině sezóny, že bychom se mohli stát Mistry (r: to Ti nevěřím!). Takže žádné průběžné poznámky jsem si nedělal. Hodnocení bude stručné.

#### 1. kolo Myslív

Oblast nám známá z několika předchozích soutěží. Nijak jsme se nepřipravovali. i vzpomínky jsou matné. Závažné nedostatky v organizaci sio neuvědomuji, trať byla slušně jezdivá jako v předchozích letech. Vyhovovala nám (r: mě jsi tam podrazil, hade!).  
Organizace : 8 trať: á

#### 1. kolo Hrubá Skála

Opět známá oblast, jeden den jsme najížděli. Noc nás, upřímně řečeno, zklamala. Úvodní chyták při výjezdu od startu, kdy se mělo jet přes úmyslně nevyjmenovanou obec a bylo to za více než 300 TB, byl příliš odvážným soustem. Pro nás nečistý nájezd na starou mapovou v Malé Skále a dvojí příjezd do časovky byly dalšími trumfy Jirky Zakouřila (r: pořadatel vlastně mimo trať - ve falešné ČK - odebíral JV. jak to, že jsme nebyli "D" za vynechání ČK?)

Tím ale nechci říci, že by noc neměla zajímavé pasáže. A ten závěr na plných čarách, to bylo také sousto. A ještě také ten ostrůvek v Turnově!

Den byl lepší, tak nějak AOSácky chytřejší. Líbil se nám.  
Organizace: 7,5 trať: 6

#### 3. kolo Brno

I když oblast neznámá, prakticky jsme nenajížděli. Bylo by to na týden. Soutěž vyčerpávající, příliš dlouhá. Střídali se různí autoři, různé podklady až po rukou psané itineráře. Nám se to moc nelíbilo, jeli jsme v jakémisi útlumu. Když už jsem měl pocit, že už chápu autora, přišel jiný. Ale byly i hezké partie. Naopak třeba průjezd dlouhou polňačkou "na srdce" mohl být zadán jinak (r: spíš měl být veden jinudy?). Některé nepochopitelné rébusy (Kuřim).

Kdosi kdesi napsal, že to byla "nejspravedlivější" soutěž a vítěz by měl být mistrem. Dovolují si nesouhlasit.

Organizace: 8 trať: 5,5

#### 4. kolo Lučany

Oblast částečně známá, zodpovědná příprava. Vyplatila se. Trať krásná, logická. Je málo míst, kde bych to chtěl postavit jinak. Trochu zbytečně ztíženo nutností nadměrného sledování reálu (jednosměrky). Nám, protože jezdíme pomaleji, to zase tak nevadilo.

Organizace: 8,5 trať: 9

## 5. kolo Jindřichův Hradec

O této soutěži jsem napsal samostatný příspěvek. Noc akorát, den asi příliš lehký, ale dovolil více terén a počasí? Pěkné ceny.

Organizace: 8,5 trať: 8,5

Celkově rozhodně patřil letošní seriál mezi ty nejlepší!

Nechť je následující příspěvek, byť psaný často v jednotném čísle, poděkováním mému řidiči Pavlu Trtíkovi za bezpečnou jízdu a nemalou zásluhu na zisku titulu Mistrů ČR 1996.

Motto: Kapr se ve vodě házel,  
když jsem vládu "vyprovázel",  
dnes a letos naposled.

Letošní sezóna byla moje osmnáctá, tudíž jsem dosáhl AOSácké dospělosti. A hned titul Mistra! Pravda, v minulých letech vyhráli někdy i "junioři", ale ti měli shůry dáno.

Teď pěkně od začátku. Již dlouho bylo jasné, že si to o titul rozdáme s Vládou Dužíkem, mistrem sportu a Jirkou Burešem. Tím nechci odsouvat do pozadí Slávka Radvana, ale ten měl šanci spíše jen teoretickou. Jeho řidič nám však vyrobil pro letošní sezónu perfektní počítač, a tak i on se přičinil na našem úspěchu.

Když jsem se dozvěděl, že trať rozhodujícího kola staví Vašek Hruška, trochu mě zamrazilo. Znáám jeho soutěže, připadají mi snad až příliš lehké, kdy jedna chyba znamená příliš mnoho. Konec konců při samotné soutěži se to potvrdilo ve dne, naštěstí noc byla náležitě obtížná. Asi týden před soutěží jsem se snažil donutit ke studiu starých itinerářů a map a la Petr Schlindenbuch. Při Karkulce se nám to vyplatilo, ale tentokrát ne a ne zabrat. Nakonec jsem přenesl hlavní váhu na najíždění oblasti, kterou jsem asi z poloviny dobře znal. Oželel jsem doma Mikuláše a do Hradce jsme se vypravili už ve čtvrtek odpoledne. Po ubytování v penzionu jsem plánoval 1-2 piva a studium map. Jenže koho to sem četr nenesel!! Bureš s Dužíkem - rozjaření, optimističtí až euforičtí. Moje sebevědomí začalo povážlivě klesat. Ale naštěstí fernet střídal fernet, broskvová broskvovou, a tak se klábosilo, vytahovalo, trumfovalo. Že prý budeme sestřeleni (pár ochotných se našlo!), ale nutno podotknout, že chování soupeřů bylo korektní, férové. Zkusil jsem to na rozhodčího, 5.000,- Kč by snad mohlo stačit, říkal jsem si. Ale Standa nehnul ani brvou, že prý nesmí ani naznačovat (inu inženýři, ti mají platy!). Asi jsem měl zkusit Vaška. Stando, něco Ti ale nezapomenu! Ptal jsem se Tě na ten okruh v J. Hradci, v každé mapě je jinak, tudíž někde musí být nemapový. Tys mi říkal, ať to nechám plavat, že si na to nikdo nehraje - stálo nás to 200 TB a nějaký ten. čas.

Druhý den ráno jsem si uvědomoval, že mám velikou a těžkou hlavu. Přesto jsme vyrazili najíždět podle oblíbené pětadvacítky. Já tyhle mapy přímo miluju. Je na nich všechno a většinou přesně, doporučuji všem. Však také skoro celou soutěž jsem odjel podle této mapy. Zdržuje to, ale většinou se to vyplácí. Při najíždění se nám stala malá kuriozita. V Nové Bystřici jsme sháněli kopírku, abychom si ještě od soupeřů okopírovali kus mapy. Hlídač parkoviště nás poslal do nějakých dveří v budově radnice, kde se nás ujala zprvu velmi milá paní. Za služby nic nechtěla, že prý jsme určitě přijeli něco měřit. Já na to hrdě, že je to pravda jen částečně, že tady budou jezdit auta po lukách, lesních a vodních tocích. Paní smrtelně zbledla, a že když je to takhle, ať koukáme navalit 9,- Kč. Pochopil jsem až při opuštění kanceláře. Na dveřích byl nápis "Referát životního prostředí". Snad jsem pořadatelům nezpůsobil nějaké trable.

Před startem jsem byl nervózní jak třicetiletá panna. Ale jak jsem dostal papíry, už jsem byl zase svůj. A když jsme v noci Jirku s Vládou ani neviděli, sebevědomí začalo stoupat. Po noční části jsem nechtěl o soutěži slyšet ani slovo, natož kontrolovat průjezdky. I Velana s Budíkem jsem tím přiváděl v úžas, že prý jestli nejsem nemocný. V noci jsem nemohl dlouho usnout. A když se mi to povedlo, začal houkat v našem autě alarm. Opakovaně, jakoby na oslavu titulu.

Ráno pohled na výsledkovou listinu a jsme v sedmém nebi. Vždyť už nemusíme ani dojet! Jak se nám pak jelo uvolněně. Hned v Lásenici dojíždíme Schlindenbuchovi, jak koukají z jedné uličky. "Ha, ha, jsou vedle, Pavle tlač to dopředu. Ale co když v tom něco je! Zpátky". Ba ne, já se nezapřu. Jako většinou, zbytečná ztráta času. Ve dne už Jirku s Vládou potkáváme často. Nedaří se nám skrývat radost, neustále na ně mávám, kynu, zdravím. Snad si to hoši špatně navysvětlili.

A už je tady konec soutěže. Ještě JZ, naviguji čtverec, stojíme. Vybíhám z auta, objímám pořadatele, plácám po zádech Pavla. Právě přední trůní na čtverci jako pr... na hrnci. A to je taková pěkná tečka za tím letošním mistrákem, opakují, to je taková pěkná tečka za tím letošním mistrákem.

Dovolte, abych i jménem Pavla popřál vám všem krásné vánoce a mnoho štěstí v roce 1997!

Šaman

Autora dalšího příspěvku netřeba uvádět, v minulých letech měl úvodní slovo. Napsal i letos. Díky od redakce.

Ano, už je to tady! Už konečně nemůže posádka manželů Sch. hodnotit uplynulý seriál z pohledu nejlepší posádky sezóny. Ale jednou to přijít muselo a my jsme rádi, že se tak stalo až po čtyřech titulech za sebou. Nezbyvá tedy, než najít nějaké jiné nej...

Proto stručné hodnocení posádky, která na loňských mistrácích (a možná nejen na loňských) přečetla nejvíce slibů za jezdce. Už ho umím docela slušně zpaměti. Proto nabízím své služby všem pořadatelům. Samozřejmě za drobné protislužby. Ale jistě se již nějak dohodneme.

Myslív: noc i den stejně obtížné, jezdivé, jasné iti, občas drobná nepřesnost, zdařilá organizace  
iti 8, org 8

Hrubá Skála: kluci se hodně snažili, byl to jejich první mistrák, ale ze strany rozhodčího to chtělo úplně jiný přístup, při projíždění to chce přísnost a nesmlouvavost, vše nejasné vyškrtat, po soutěži zase toleranci pro názor druhé strany a trochu té velkorysosti v případě, že se chybička vloudí. Zde se jich bohužel vloudilo celé hejno. I organizace byla místy dost amatérská, jejímž vrcholem bylo místo noční JZ, spojené s ČK v obou směrech příjezdu a v jednom směru odjezdu. To vše po druhé noční etapě, kdy lepší posádky z konce startovního pořadí již dojevy ty slabší. Měl jsem dojem, že jsme se tam sešli úplně všichni. Ale na prostor rozšířené autobusové zastávky jsme se celkem pohodlně vešli, že.

iti 5, org 4

Brno: to byl maratón, jehož obtížnost spočívala za prvé v jeho délce a za druhé ve schopnosti vstřebat čtyři různé autory tratě. I když byla noc vydávána za společné dílo jedné posádky, dva autoři se tam poznali. Ve dne to pak byly jako dvě další soutěže se zcela odlišným pojetím iti. Tak teď nevím, koho hodnotit. Asi soutěž jako celek. Nebylo to špatné, mělo to skvělé pasáže, ale bylo to moc dlouhé. Nebo mohla zůstat délka, ale jeden autor na noc a jeden na den. Vše se to dalo zvládnout v délce do 180 km.

V Brně bylo jakoby cítit hlad pořadatelů po soutěži, někteří již ani nevěděli, kdy stavěli naposledy něco, na druhé straně již hned po soutěži jsme mohli slyšet, "a teď si dáme zase dlouhou pauzu". Možná by bylo mnohem lepší nedělat jednou za dlouhou dobu takto náročnou soutěž především pro samotné pořadatele, ale udělat raději pořadatelsky jednodušší soutěž častěji (r: to častěji sedí!).  
iti 4-9, průměr 7, org 8

Lučany: to bylo maso v noci v jednosměrkách, vzpomínáte, nebo snad již někdo zapomněl!!! Věřím, že ještě dlouho nezapomenete.

Noc byla těžší než den, zejména velmi tvrdými časy. Velmi těžký začátek po městě. Pak už to snad šlo. Hodně vložáků a podmínek, mnoho údajů pro řidiče (nejsou holt zvyklí, ale zvyknou si). Dále nechť hodnotí jiní. Já jen malou poznámku na adresu rozhodčího a tím celé posádky Vopo - Škoda. Kdo nemá rád, když při projíždění se často hledá dvojnáčnost i tam, kde není, když se často něco opravuje a znovu přeměřuje a autorovi je dáváno najevo, že takhle to jasné není, ten nechť si tuto posádku na kontrolu tratě rozhodně nezve. Kdo však chce mít čisté svědomí, že pro kontrolu udělal, co mohl, tomu bych její služby doporučil. A nejvíce potom autor sám ocení při samotné soutěži, esp. po ní, kdy toho není moc co řešit. A krédo: "vše nejasné vyškrtat" slaví potom úspěch (r: souhlasím, potvrdilo se při pražské kvalifikaci).

A ty "časté" změny v průjezdech, o nichž se po soutěži psalo, to jsem si já dovolil opravit dvakrát nesprávný průjezd, který jsem nakreslil podle staré varianty, jež jsem měl zafixovanu, 1x jsme přehlédli Dzn., 1x došlo ke změně Dzn. v průběhu soutěže a několik SPK bylo ukradeno. O způsobu některých hodnocení po soutěži jsem psal ve vánočním zpravodaji, takže již bez komentáře.

Jindřichův Hradec: to byl led, sníh a zase led. A za těchto podmínek skvěle zvládnutá soutěž. O pořadí se rozhodlo převážně po noci, iti jasné, jezdivé. Den také pěkný, opět sníh a led. Občas nepřesnost, v noci jedna podstatná chyba. Velké množství cen od sponzorů.  
iti 8, org 8

Mistrovskou štafetu převzali Sedloň s Trtíkem zcela zaslouženě. Blahopřejeme.

Mistrovství 1997: tu nejpodstatnější změnu všichni znají. Spočívá v odděleném hodnocení noční a denní části. Názory se různily, já osobně si stále myslím, že systém ucelenosti, tedy noc a den dohromady měl zůstat zachován. Padla tím i jakási jedinečnost mistráku. Převládly názory opačné, je třeba je respektovat.

Je třeba si uvědomit, že stoupnou nároky na vyrovnanou obtížnost noci a dne. V noci mohu vybojovat téměř bezchybnou jízdou místo na bedně, ve dne udělám svou oblíbenou jednu chybu a mohu být rázem ve druhé desítce. A je jasné, že tohle by se stávat nemělo, že by noc a den měl být přibližně stejně obtížný. Bude-li stavět noc a den někdo jiný, bude to těžké posoudit. A bude-li navíc pískat noc a den někdo jiný, tak to posoudí až posádky po dojezdu, což bude již pozdě. Alespoň jedna osoba pro noc a den měla zůstat zachována. Třeba to půjde ještě uhlídat při schvalování propozic komisí AOS. Ale nechci být zas tak velký pesimista, ono se za rok ukáže. A potom, kdo umí, ten umí.

Závěrečné poděkování patří tomu, kdo sestavuje tuto ročenku z příspěvků, které mu téměř nikdo neposílá.

manželé Sch

Naprostá převaha v kvalifikaci - více není třeba k autorům říkat:

V Kladně dne 19.1.1997: M. Z., P. K.

### 1. soutěž - Jízda vítězství Myslív

Na úvod soutěžní sezóny nás velmi potěšil příspěvek za reklamu na startovním čísle. Bez tohoto bychom asi sezónu neodjeli celou. Účast byla 100 % (r: proč asi?), což nebývá zvykem. Při večeri s řízkem velikosti sloního ucha jsme si chtě nechtě museli vzpomenout na mistrák na Kladně, kde jsme díky kvalitnímu ubytování a stravování prodělali boty a kalhoty a pak jsme se dověděli, že po obdobných zkušenostech v Praze byly dotace zvýšeny !!!

Ze samostatné soutěže máme velmi dobrý dojem, přestože to byl náš nejhorší výsledek v sezóně. Soutěž jezdivá, zajímavá pro řidiče, ití jasně a přehledně. Pouze drobná připomínka, jak mám měřit 0.64 km od kóty 380, když tato neleží na reálné křižovatce. Také mapová finta u kóty 532 v mapě M 50 se nám nezdála "košer".

Hodnocení: 8

### 2. soutěž - Jarní Hrubá Skála (Trutnov)

V celku velmi dobrá soutěž, i když hned po startu do N1 byl dlouhý objezd velmi drahý (440 TB), což je dost kruté (takto dlouhý objezd se těžko vyhodnocuje).

Černou skvrnou na této jinak dobré soutěži byl dojezd do ČK v etapě N2, kde pořadatel umístil 2 rovnocenné ČK a ještě v tomto místě, kde bylo místa akorát na pink-ponk (r: nepíše se to s "g"?), uspořádal JZ. Vládl zde nepopsatelný zmatek a chaos. Navíc měla být část posádek, které přijeli do druhé ČK dle řádů diskvalifikována. Je vidět, že se pořadatel nepoučil z loňského Kladna, kde jsme také dělali JZ mezi etapami a měli jsme k dispozici nesrovnatelně větší prostor. Také dojezd do ČK 3 nebyl zrovna nejčistší, v podstatě se do ní nedalo dojet ani reálně, ani mapově.

Ve dne se nám nelíbil stále používaný figl s odbočením hned za značkou a ne na křižovatce, pro kterou značka platí (po hlavní pod most).

Hodnocení: 6

### 3. soutěž - BRKO - Memoriál J. Kratochvíla (Brno)

Po přečtení propozic, kde bylo uvedeno 12 etap, jsme prohlásili: "To je šílenost". A byla.

2 večerní etapy byly milým překvapením, které vhodně vyplnily čas čekání na tmu a byly z celé soutěže nejlepší. Jenom malá připomínka na reálný dojezd na Zákaz vjezdu. Když ho budu hledat před sebou (jak je to podle řádů), skončím v Bratislavě.

A nastala noc. Hned úvod, tj. JZ v pískovně bylo něco, co se vymykalo normálnímu myšlení. Kam se hrabe opravdový Dakar (ne severomoravský). Autor si zřejmě myslel, že nás baví rozbít svoje rodinné miláčky.

Hned v první noční etapě se projevil špatný odhad časů. Podle hodnocení pořadatele dojela velká část posádek do jiné ČK a zde je místo diskvalifikace čekal hodný pořadatel, který je poslal do té správné. To by se na mistráku stávat nemělo.

Etapa N2 byla podle nás v podstatě zbytečná. O pořadí moc nerozhodovala, jenom nás nutila hledat kdejaký vjezd do lesa.

V etapě N3 nás autor trati hnal 3 km přejezdem stoupáním do obce Babice, abychom zde odjeli 4 chlívěčky v šipkáči a jeli zase více jak 4 km dlouhým přejezdem do ČK. Ještě že to bylo alespoň po asfaltu.

To se ovšem nedá říct o přejezdu v N4 za bodem "A". Takovou cestu bych nejel ani s traktorem. Nebýt toho, že tudy projelo i auto pořadatelů a nebylo kde se otočit, zcela určitě jsme to v půlce vzdali. Byl to moment, kdy jsme si říkali: "Jestli se bude jezdit takhle, tak to raději skončím s kariérou v AOS".

6 etap ve dne bylo opravdu moc (celk. délka dne 138 km).

První tři etapy ve dne měli ITI psané rukou a někdy člověk musel být trochu i grafolog. Ani ve dne se pořadatel nevyhnul špatným a rozbitým polňačkám, které byly v podstatě zbytečné.

Pořadím zamíchala hlavně D6, kde byly největší nákupy. Byla ze dne nejnáročnější a některé posádky už toho měly opravdu nad hlavu. (start. číslo 32 zapříčinil nákup v této etapě spadnutí do kvalifikace).

Hodnocení: 4

#### 4. soutěž - Karkulka (Lučany)

Ubytování na Karkulce již tradičně velmi dobré. V noci se mi velmi líbila perfektní barevná mapa. Ale náročnost ITI byla místy až přehnaná (složitá kombinace podmínek, vlož. ITI) a to platí i o časech. 70 minut na 30 km složitě řešení po městě v N1 (hledání jednosměrek na každé křižovatce) bylo opravdu málo. O náročnosti soutěže svědčí neobvykle vysoký bodový příděl i prvních posádek (okolo 3000 TB). Chyby v ITI nebyly, jak je u Petra zvykem, ale jinak se nám Petr pěkně pomstil.

Hodnocení: 6

#### 5. soutěž - Jindřichohradecký KAPR (J.Hradec)

Po Karkulce balzám na nervovou soustavu. Téměř stále jsem měl dojem, že vím, co se po mě chce. Toto akorát neplatilo při dojezdu N3, kde jsem to chvílemi nevěděl vůbec.

Venca Hruška mě dostal na semaforu v N1. Již zdálo jsem viděl blikající oranžové světlo, hurá doleva, ale ouha. On to nebyl semafor, ale výstavné světlo na přechodu - pěkná finta.

Den byl oproti noci jednodušší, měl málo průjezdek a tak každá chyba byla důležitá. O to víc mě mrzelo to, že když jsem jednou neodbočil v kótě na SM (pravidlo střídavě v kótách L,P), tak mě to stálo 460 TB (r: my tam odbočili, trochu jinak se otočili a dopadli jsme stejně!), což bylo řádově 8 míst v celkovém pořadí a nesvědčí to o rovnoměrném rozložení PK.

Hodnocení: 7

### Kvalifikace na M ČR:

#### 1. dvojkolo - Teplice n/M, Pardubice

##### Teplice n/M.

Do Teplic n/M jsem jel s určitými obavami, protože v tomto kraji jsem v životě nic nejel. Moje obavy se zvýšily po rozpravě, kde Pepík Sedloň nás připravoval na nejhorší. Nakonec se ukázalo, že to tak hrozné nebylo.

Připomínku k trati jsem měl v podstatě pouze jednu a to bylo umístění ČK 1 šikově za barákem, takže nebylo vidět na hodiny a čas jsem se dověděl až dotazem u pořadatele.

"Kvalita" map a "velikost" startovních čísel by si zasloužili zápis do Guynessovy knihy rekordů.

Hned na přejímce mě nemile překvapil pořadatel, při vrácení startovního se mu zadřelo 100,- Kč za nehty (r: viz dále jeho a můj komentář). Vráceny nebyly dodnes.

Hodnocení: 6



## Pardubice

Z ubytování na start byl dlouhý přejezd. Bylo by vhodné při letošním pořádání soutěží jako dvojkol, aby se pořadatelé k sobě více přiblížili.

Dost rozpačitý začátek (chyběla rozprava a nikdo nic nevěděl) se záhy změnil v docela pěknou a bezchybnou soutěž, ke které nebyly v podstatě žádné velké připomínky.

Hodnocení: 8

## 2. dvojcolo - Praha

Tradiční pořadatel a tradiční místo JZ na Strahově a téměř domácí prostředí na Kladensku (Standa jel okolo svého baráku a jeho lepší polovička už stavěla vodu na kafe) dávalo záruku dobré soutěže. Chyby, které byly v noční části (např. "Dobrá Voda") přisuzují časové tísní pořadatele při přípravě soutěže.

Podstatnou připomínku mám k tomu, že JZ pro denní část se jela již v pátek, takže účastníci, kteří se zúčastnili jenom denní části, neměli možnost JZ odjet, což pořadatel řešil tím, že jim napálil nejhorší výsledek + 50 TB. Vzhledem k umístění této posádky na konci startovního pole toto výsledky neovlivnilo, ale je to připomínka pro pořádání dvojkol v roce 1997 (r: vůbec nás nenapadlo, že by někdo jel jen jednu část. Ani postižená posádka to tak nechtěla. Chyba to ale samozřejmě je!).

Hodnocení noční části: 7

Hodnocení denní části: 8

Hodnocení soutěží v roce 1996 bylo provedeno takto:

- první tři soutěže M ČR společně posádkami 32 a 52
- 4 a 5 mistrák posádkou 52
- kvalifikace posádkou 32 (r: teď jste se ale prozradili!)

Závěrem tohoto hodnocení chceme vyjádřit dík všem pořadatelům, kteří soutěže v roce 1996 připravovali, protože sami dobře známe co příprava takového mistráku obnáší.

Doufáme, že se našim hodnocením nenechají odradit od pořádání dalších soutěží a k tomu jim přejeme hodně elánu a úspěchů v roce 1997.

Další příspěvek je podle data psán na Ježíška, tedy jeden z prvních, ne-li první příspěvek. Autora jistě snadno poznáte.  
Nápověda: J.H.

Ahoj, zdravím z Teplic nad Metují a zasílám pár řádek k právě proběhlé sezóně AOS 96.

Hodnocení jednotlivých soutěží: iti/org

Myslív 8,8/8,7    Hrubá Skála 8,2/8,6    Brno 7,5/8,6  
Lučany 10 /9,8    J. Hradec 9 /9,2    Bělčice 9 /8,6

Letošní ročník co se týká itinerářů a organizace jednotlivých soutěží se mi moc líbil i přesto, že jsme ve výsledcích neudrželi první desítku. O to více mě těší, že na post nejvyšší konečně dosáhl můj učitel Pepa Sedloň, samozřejmě s nemalým přispěním řidiče - klidase Pavla Trtíka.

Co se mi ale letos vůbec nelíbilo, to je stále se zvyšující počet mistrovských soutěží, o jejichž výsledcích se nerozhoduje na trati. Co už si některé posádky (stále stejné) po soutěži k trati dovolí je naprosto pro mě nepřijatelné. Minimálně do doby, dokud tyto posádky budou jezdit (mám výhodu, že jsem přece jen o pár let mladší), jsem se rozhodl s I. VT skončit.

Je to normální, vážení, že během jedné sezóny ze stejných důvodů skončí celá jedna pětina posádek z první pětadvacítky startovního pole M ČR 96? (kdo neví, tak to jsou st. č. 7, 15, 16, 18 a 25) (r: já dnes vím, že dva z nich jsou letos opět přihlášení, třetí na urgenci zatím neodpověděl). Odjedu si pouze nějaký ten pohár, kde se zpravidla sjede velice dobrá parta lidí a výše uvedené nejmenované posádkysem nejezdí. A když přece jen přijedou, tak svoji kombinační, tvořivou převahu jak změnit soutěž po dojezdu, zde tak neuplatňují.

Nakonec ještě pár slov k 1. kolu kvalifikace 96 v Teplicích nad Metují. Z vkladu posádek ve výši 400 Kč pořadatel v hotovosti vyplatil posádkám 300 Kč jako příspěvek na PHM. Protože ze svého rozpočtu AK nemůže ceny koupit a žádné jiné jsem nesehnal, rozhodl se zbývajících 100 Kč vrátit posádkám ve formě věcné, při vyhlášení výsledků. To ale byla zásadní chyba (r: ano!). Výše uvedený postup se nelíbí Svazu jezdců a pořadatelů (r: kdo nebo co to je? Nebude lepší ho nebo to "Svaz" zrušit, když nás to tak buzeruje?) a pro příští kvalifikaci nám zkrátí o tuto částku dotaci. Jediným argumentem Svazu je, že kvalifikace se jezdí o body, nikoliv o ceny. Takže i když byla celá částka příspěvku na PHM vyčerpána a předána v cenách, bylo to špatně. Za AK Teplice n/Met. se omlouvám. Každý kvalifikátor dostane chybějící stovku (i když ji dostal v cenách) od Svazu - viz zápis č. 7/96 (r: to je můj rest, formu jsme určili, ale musíte mít chvíli strpení. Omlouvám se a vrácení zařídím co nejdříve).

Kdo by se přece jen cítil být přeplacen a nevěděl si s penězi rady, tak mu pomohu. Příjmové doklady AK budu na pohárové soutěže vozit s sebou (upotřebíme na ceny na soutěž 97).

A pokračuje M. H. ze z Plzně:

Myslív: Každá první mistrovská soutěž v novém roce se zdá tvrdší než ve skutečnosti je. Je to dané nerozježděností a aplikací nových připomínek k řádům, které některé posádky zatím nevstřebaly. Proto vzniká i větší počet připomínek než na dalších soutěžích.

Z pohledu hlavního rozhodčího, který už pár soutěží a tedy i mistráků odrozhodcoval, byla toto nejlépe připravená soutěž mně předložená ke kontrole. Spolupráce s vedoucím tratě byla perfektní. Soutěž byla před námi kontrolována několika bývalými posádkami z mistrovství republiky a tak nám nebyl předložen polotovar, ale kompletně udělaná soutěž. Připomínky, které se vyskytly, byly po konzultaci opraveny ke spokojenosti obou (r: škoda, že ne všech tří, mě to stálo 400!).

Jarní Hrubá Skála: Nebyla by to asi špatná soutěž, ale ukázalo se, že stavitelé tratě dělají poprvé nejvyšší soutěž a tak chyběli větší zkušenosti se smečkou "nejchytřejších" jezdců. Pavel Krebs si asi všechno, co neprojel dobře, nechal vysvětlit, a pak souhlasil s vedoucími tratě.

Mně osobně nejvíc vadila velká měřítká základních map a tedy i velká plachta na desce. Opět se ukázalo, že vojenské mapy jsou sice dobré, ale pro naše soutěže lepší vyhovují okresní mapy M50. Jsou přece jen přehlednější. Den se nám líbil o poznání víc než noc, ale celkově to také nebyla špatná soutěž.

Brno: "Brněnská sixdays" to byl v některých momentech snad závod mistrovství světa. Ukázalo se, že v Brně je spousta dobrých až vynikajících stavitelů, kteří nebyli v poslední době využití a tak přišlo Brno 96, kde méně by znamenalo více. Méně stavitelů tratě, méně etap, méně rozbíječek, rádoby polních cest, méně míst s drahými fintami, .....

Vcelku byl dobrý nápad s večerními etapami, místo čekání na tmou. V noční části byl zajímavý nápad s druhou etapou na dva údaje a jeden vložák. Mělo to něco nového a snad i hezkého nebýt toho, že jsme se dostali do lesa, ne sami, kde vlevo lze jet za každým druhým stromem.

Den mohl být o tři etapy kratší a bylo by to tak akorát. Jako blbci jsme si připadali v Kuřimi, kde jsem zauvažoval o tom jestli už Morava není samostatná a jestli nemají jinou řeč. Podmínku v ití Kuřim jsem nepochopil ani po soutěži a jen jsem si vzpomenu na posádku Lejsek Pejšek při soutěži Velká veletržní Zetka asi v roce 1976. Tam se totiž západně od Brna při přejíždění vodních toků z levého na pravý břeh jezdilo střídavě vlevo nebo vpravo podle toho na který břeh člověk zrovna přešel atd. Tedy kromě jiného. Soutěž prostě maso. A před vyhlášením vítězů asi dvě hodiny po jejich dojetí do cíle se z jejich auta ozvalo: "No jó, už to chápu, ale je to pěkná pí.....". Mě to tedy trvalo dýl a ani dnes si nejsem jistý správným řešením, ale s koncem jejich citace plně souhlasím i po dnešní soutěži.

Karkulka: První dojem v noční části, který zanechá dlouho stopy v srdci byla barevná základní mapa. Vzpomínka na Dužíkovo Džbáněk v Těšíně. Záhlaví ití s Karkulkou. Pak jsem se začel dál Podmínka, vl.iti., další, další, pak vl.iti. v části kde neplatí vl.iti. Začínám se obávat Jablonecké verze Kuřim. Naštěstí ne, ale hledat ve městě všechny jednosměrky, zleva, zprava, zepředu, zezadu, zhora, zdola, a kdoví odkud, je také pěkná síla pro noční část. Jinak klasický Petr. Prý. Je to celkem jednoduché, neměl moc času vymýšlet. Zaplat Pán bůh. I tak toho bylo na víc jak dvě soutěže. Kdo si vzpomene kdy někdo dostal disk za čas. A tady nebyl jen jeden. Den už byl slabší?, a nebo jsme si zvykli. Spíš to druhé.

Jinak jsem si řekl, že stojí za to jezdit Petrovo soutěže, a tak, až něco zase postaví, tak na to jedeme, i když to bude jen přebor Západních Lučan.

Jidřichův Hradec: Na jihu se nám jezdí vždy dost dobře a tak sem jezdíme rádi. Jak na 1000 rybníků, tak na cokoliv jiného. Kapra jsme však jeli poprvé. Tedy i po dlouhé době jsme se svezli na sněhu.

Trať soutěže byla na docela dobré úrovni, jen to několikrát vracení mezi Lásenicemi a Hradcem po hlavní cestě bylo síla. Obzvláště, když při prvním průjezdu všichni zjistili, že tu není radar. Auta jela, že víc už nemohla. Největší fintu na ztrátu času způsobila přehlédnutá směrová šipka na hlavní a tak se nedalo odbočit dle přání autora i hlavního rozhodčího vpravo. Soutěž to nebyla špatná, ale mohla být o trochu přesnější. Vzhledem k tomu, že to byla soutěž vlastně náhradní, tak velký dík za ní.

#### Celkové hodnocení

Potvrdilo se jako správné rozhodnutí, aby mistráky dělali posádky mistrovství, se zárukou udržení se v soutěži. Ti čtyři až šest lidí jsou schopni soutěž udělat na úrovni. Z letošních soutěží ani jedna nepropadla a pokud by se jela před dvěma až třemi roky byla by zcela určitě ozdobou celého seriálu.

K soutěžím lze říci jen asi tohle. Ještě více se zamyslet nad zařazenými polními cestami a jejich kvalitou. Brněnské rozbíječky by určitě v dalším roce odradily další posádky. Jako mapový podklad radší nevolit mapy s vrstevnicemi a nevýraznými vodními toky a polními cestami. Finty v ití zařazovat rovnoměrně, nedávat fintu ve fintě. Zamyslet se nad hledáním značek vpravo a vlevo v nočních částech, ve větších úsecích, vyvarovat se většího pobytu aut na frekventovaných místech. Posoudit i možnost nesprávných průjezdů, tak aby přehlédnutím např. směrové šipky na silnici se auto se ocitlo v jednosměrce v protisměru nebo jinde. Také jízda po chodnicích, která určitě není místní zvyklostí, z nás dělá v očích netušících nezasvěcených pozorovatelů, přinejmenším cvoky. Také trestné body dávat pokud možno rovnoměrně. Psát o tom, aby chyba nestála 300 TB a víc, je už marné. Na všech soutěžích se vyskytne chyba, která je hodnocena až 400 TB. To pak soutěž znehodnocuje.

Při současném rozdělení soutěže na dvě bodovaná kola se snad najde i víc pořadatelů z řad jezdců. Vynechat jednu bodovanou soutěž je přece jen pro všechny přijatelnější než jednu velkou - 96 - s nutností psát pak všechny výsledky za celý rok. Určitě postavím soutěž mistrovství radši, když vím, že noc postaví v mně známém prostoru Sedláček a já tak neztratím bodový kontakt s ostatními soutěžícími. A dál navíc jednomu staviteli většinou dojde v denních etapách dech a už se jen bezdečně opakuje.

Věřím, že se v roce 1998 svezu třeba ve Zlíně, v Písku, či někde na severu, třeba v Chomutově nebo Ústí.

Stručné hodnocení od P. Š., také Plzeň:

Všechny soutěže byly pěkné, protože se vůbec jely. Kromě bodů píšu v poznámkách pouze věci, které se mi nelíbily. Všechno ostatní bylo dobré, někdy i vynikající. Myslím, že slov bylo ve zpravodajích průběžně napsáno dost (r: píše o 12 soutěžích, cituji jen mistráky).

Hrubá Skála: iti 8, org 8. Noční část lepší dne. Nedomyšlený manévr s noční jízdou zručnosti. Pěkná soutěž.

Brno: iti 8, org 7. Mám rád těžké soutěže, ale tohle bylo na budku. Organizačně se mi nelíbila už v propozicích. Kvalitní a těžké itineráře (s výjimkou dvou etap).

Karkulka: iti 9, org 9. Druhá nejlepší soutěž roku.

Bělčice (družstva): iti 8, org 8. Špičková soutěž až do startu 3. etapy. Kvalitní těžké iti, ale přehnané.

Kapr: iti 8, org 9. Vynikající soutěž na závěr roku, která potvrdila špičkovou úroveň letošních mistráků.

Navrhuji udělit "Čin roku" těm, co sehnali reklamu na auta pro všechny (r: na Hrubé Skále se to některým moc nelíbilo, i "díky" jejich reakcím na letošní rok zatím nic není!).

A přeskočíme na druhý konec republiky, muž mnoha nej (váha, autosalon, ...) F. H. z H.:

Celé mistrovství hodnotím jako velmi dobré.

Myslív: 5. místo v pořadí soutěží MR. Námi nejhůře hodnocená. Nejasná mapa a my nevěděli, co po nás autor chce.

Hrubá Skála: soutěž se nám líbila, ale my jsme nadělali chyby. 2. místo v soutěžích AOS - snad nejhezčí soutěž roku.

Brno: náročná AOS - počet etap hodnocen dobře. Jen střídání autorů tratě je pro spolujezdce deprimující.

Lučany: jeli jsme pouze noc . náročná trať, snad nevhodně zvolené limity časů. Jinak se to líbilo.

J. Hradec: Námi konečně zajetá soutěž. Líbila se nám délka etap - kde šlo opravit chyby a pak to dohnat. Snad to počasí bylo jen pro otrlé řidiče.

Poslední hodnocení je od otce a dcery z Prahy:

K vlastním blbostem:

Brno: zabalili jsme půlku poslední etapy (noční), v domněnce, že limit je 90 min.

Lučany: neznali jsme pravidlo o limitu 60 min v jedné etapě (my 62), celkový limit na noc jsme uhlídali (r: ten limit na jednu etapu je dokonce jen 45 minut!).

V roce 1996 se nám líbilo:

Brno: 2 večerní etapy. Jednak je to příjemné vyplnění čekání na tmou, za druhé se člověk za světla trochu "rozkouká".

V roce 1996 se nám nelíbilo:

1) počasí z pěti soutěží, byly ve vzpomínkách tři zimní a Jindřichův Hradec jsme pro zimu a Mikuláše nejeli.

2) časy na noční etapy v Lučanech, když mají problémy Velan s Budíkem a Kopeček dokonce disk, zřejmě byly stanoveny přísně. Zajímaly by nás posádky s nejmenší časovou ztrátou v Lučanech a domníváme se, že časy by měly být takové, aby nejlepší posádky měly v etapách ztráty kolem 5 minut.

Návrh:

Před několika roky se podařilo zrušit diskvalifikaci za rychlost za cenu bodových přidělů. Myslím, že stejnou cestou by se dalo jít i v diskvalifikaci za překročení časového limitu

- a) buď paušálem za překročení limitu 100 (1500, 2000 nebo více) TB
- b) nebo výrazně drahými minutami po 40 minutě v etapě.

R: reaguji hned, byl jsem u zrodu tohoto pravidla. Důvod je jediný, pro pořadatele ale pádný. Známí loudové by totiž ještě dnes kroužili po trati prvního mistráku či oblastního přeboru a pořadatelé by nemohli vysvobodit pořadatele z průjezdek a stáhnout panely pro další soutěže. Výsledky by se možná předávaly až dědicům, věk řady z nás by nám nedovolil převzít vavříny.

A to je vše (kromě jednoho dopisu, kde jsou ale připomínky k řádům, ne k soutěžím). Následuje tabulka s průměry hodnocení mistráku:

	iti	org
Myslív	7,7	7,8
Hrubá Skála	6,7	7,3
Brno	7,3	8,2
Lučany	8,5	8,9
J. Hradec	8,1	9,1
družstva	8,0	7,5

Číslo hovoří jasně: kvalita soutěží znovu poskočila nahoru, drobné změny se osvědčily. Snad trend vydrží i letos.

Poslední strana, za chvíli budu v posteli. jen chvíli, v sedm už musím být v metru, a to mi u domu nejezdí, abych dodal vše do tisku a vy jste na Hrubé Skále Ročenku měli.

Začnu děkováním těm, kteří si to zaslouží:

Všichni redaktori Zpravodajů - Jarmila Burešová, Milan Vlk a Jirka Zakouřil. Oblíbenost je značná, všichni chcete číst, ale skoro nikdo psát. je to jako s ježděním. Všichni chtějí jezdit, ale skoro nikdo stavět nebo pískat. A to prostě nejde. Prosím tedy za ně: napište aspoň občas, zážitků máte jistě dost.

Bohouš Vidlák - živá kronika BOAS a AOS. Jeho vytižení ve všech oblastech automobilového sportu přesáhlo časové možnosti, díky jemu jsme přežili, administrativní záležitosti vedl přes dvacet let. Pro následovníka nasadil latku vysoko.

Honza R. - hlavní sponzor minulých let, loňská akce ASPI byla jeho zásluha. Současně opravují loňskou informaci o rodinném přírůstku. Nebyl to Jan II, ale Jiří.

Zdeněk Š. - hlavní dolovač dotací v ÚAMK

Pepík P. - hlídač získaných peněz, ekonom, hospodář, pokladník, ...

Všichni pořadatelé - bohužel to není tolik lidí, kolik by bylo třeba. Všichni by jistě uvítali, kdybyste se k nim přidali i vy. Přemýšlejte o tom!

20. 2.1997, 6:51:58. Pokračuji, ne průběžně, ve 3:00:00 mě vyhodil od počítače automatický uklízeč, který spustil zálohování a zavřel mi soubor. Tak vsátvám a dopisuji teď.

Určitě jsem na několik obětavců zapomněl, omlouvám se jim. Důvodem je jen moje skleróza.

Vrátím se ještě ke Svazu. ten (nebo to) mi nenapsal(o), ale hlavně, že jste byli spokojeni většinou vy, jak z hodnocení soutěží vyplývá. Záblesk paměti. V hodnocení se objevila druhá nejlepší soutěž. Která byla nejlepší? Dakar. takže díky Vladovi Dužíkovi a Frantovi Hordóssymu, hlavnímu organizátorovi a sponzorovi akce. I ostatním pořadatelům. Byl jsem jen na konci, bylo to opravdu velkolepé. Jen malý kaz, který se zase nelíbí Svazu. Prestože slíbená dotace byla 10.000, v účtech stále chybí 15. Věřím, že se všichni vzájemně vyrovnají.

To, že skončí občas někdo s ježděním, je škoda, ale je to normální a chod svazu neohrozí. Horší je, že už rok končí předseda (protože je neuvolněný, jak se dříve říkalo, a nemá prostě čas na věčné urgency), účetní (který vás stojí ročně tolik, kolik by jinde měl týdně za agendu o dvacetinovém rozsahu), dvě střediska prakticky nefungují.

Jeden hlas mi ale udělal radost. Při zjištění, že pro oblasti bude jen velmi málo peněz (dotace opravdu stačí prakticky jen na mistráky), jsem se zeptal, zda skončí. neskončí, ale když peníze nesežene nikdo jiný, začnou je shánět sami.

A tak nakonec výzva všem: začněte konečně také, aspoň pro sebe, když ne pro oblast nebo dokonce pro nějaký Svaz. Aspoň vám za to nebude nadávat nikdo, nebo jen několik otrapů z oblastí. Nenechte se tím odradit. Vidím, že končí poslední řádka, utíkám do tiskárny.

20. 2.1997, 7:10:08.

Aluoj Vrdm. Porel