

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



1997 - 1998

Vážení přátelé,

dostáváte do rukou Ročenku Svazu jezdců a pořadatelů Automobilových Orientačních Soutěží.

Je přehledem nejdůležitějších výsledků sezóny 1997 a informací o hlavních akcích, připravovaných na letošní rok. Na konci jsou zařazeny i historické tabulky, zahrnující nejúspěšnější jezdce a posádky od roku 1970.

Úspěšná sezóna je za námi. Díky elánu organizátorů a obětavosti řady členů klubů, jejich rodinných příslušníků a známých se podařila uspořádat celá řada nejen mistrovských a přeborových soutěží, ale i řada akcí pro začínající řidiče - různé jízdy zručnosti či zimní školy smyků.

To vše by nebylo možné bez mnoha drobných sponzorů, jejichž příspěvky pomohly uhradit pronájmy ploch či rozdělit ceny mezi nejlepší. Za všechny uvádím Servisní centrum Philips z Prahy 8 a firmu Kates, které hodnotnými cenami dotují pravidelně dvě velké a již tradiční akce v Praze - Jarní jízdy zručnosti o Pohár BESIPu a podzimní Pohár Autoklubu České republiky v jízdách zručnosti. Účast na těchto akcích, s jejichž propagací nám pomáhá Radiožurnál - redakce Motorevue už přesahuje stovku a získávají si stále větší oblibu zvláště mezi mladými začínajícími řidiči.

Věřím, že i na konci letošního roku budeme stejně spokojeni, bude to ale znamenat určitě širší aktivitu všech jezdců při přípravě akcí i při hledání nových sponzorů, především na regionální úrovni.

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

Mirek Ludvík
Mirek Ludvík

MISTŘI ČESKÉ REPUBLIKY v AOS 1997:

=====
* Ing. Miloš Kašpar Rokycany*
* Ing. František Sedláček *
=====

Mistři České republiky družstev:

MIX ZČ + SM:

Ing. Miloš Kašpar - Ing. František Sedláček Rokycany
Ing. Pavel Štípek - Jiří Kalista Pačejev
 Jiří Bureš - Vladimír Dužík Ostrava

Vítěz Poháru České republiky v AOS:

Ing. Miloš Kašpar
Ing. František Sedláček Rokycany

Jízdy zručnosti:

Pohár BESIP:

5. ročník

Josef Pivoňka, Praha

Pohár Autoklubu České republiky:

6. ročník

Ing. Miloš Kašpar, Rokycany

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

Mistrovství České republiky v Automobilových Orientačních Soutěžích - 1997

(konečné výsledky - zápočet pěti výsledků z osmi)

 1. a 2. kolo: duben Bystřička
 3. a 4. kolo: květen Dobruška
 5. a 6. kolo: září Náchod + Pardubice
 7. a 8. kolo: říjen Dřevníky

poř.	stč.	posádka	město	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	body
1.	3	Kašpar - Sedláček	Plzeň	3	1	P	P	2	3	1	2	246
2.	5	Štípek - Kalista	Pačejov	2	4	3	1	1	15	2	14	246
3.	6	Jonák - Hlaváček	Plzeň	1	5	1	2	4	7	-	-	242
4.	1	Trtík - Sedloň	Náchod	7	3	7	4	P	5	4	3	236
5.	4	Černý - Radvan	Praha	6	8	12	15	3	4	9	8	226
6.	22	Bublík - Kopeček	Most	4	11	5	7	-	-	7	12	221
7.	12	Velan - Budík	Brno	8	15	-	-	6	6	10	4	221
8.	9	Pivoňka - Kuklík	Praha	23	6	10	8	21	2	8	P	221
9.	2	Bureš - Dužík	Ostrava	P	P	2	3	8	10	12	18	220
10.	19	Vopátek - Škoda	Praha	12	9	15	13	5	8	P	15	208
11.	15	Mládek - Rosecký	Brno	5	14	25	18	12	18	22	1	205
12.	14	Potužák - Ludvík	Praha	18	25	22	6	10	14	5	P	202
13.	10	Horyna - Kočí	Tábor	21	12	35	11	24	19	6	13	194
14.	17	Šimánková - Šimánek	Žirovnice	17	27	27	10	16	13	28	5	194
15.	18	Zakouřil - Kvintus	Hrubá Skála	19	35	4	23	7	21	21	11	193
16.	21	Kupr - Kupr	Sokolov	-	-	6	29	9	25	3	21	191
17.	32	Mrštík - Vašátko	Ústí nad Labem	24	24	11	31	11	12	25	10	187
18.	7	Brázdil - Brázdilová	Otrokovice	10	R	18	26	17	9	14	31	187
19.	13	Zbořil - Zbořil	Zlín	20	10	23	17	28	1	-	-	184
20.	36	Plachý - Plachý	Zlín	27	16	9	9	33	20	-	-	174
21.	37	Ačai - Borovička	Hrubá Skála	16	33	29	16	27	16	15	19	173
22.	24	Kleintová - Feřtová	Praha	34	42	14	14	14	22	20	25	171
23.	25	Skalník - Virl	Praha	29	23	24	5	36	36	19	16	168
24.	44	Machálek - Krygler	Hlučín	22	21	28	24	41	17	24	6	165
25.	16	Prouza - Regner	Jablonec	28	20	8	25	23	-	18	-	161
26.	27	Netušil - Kotina	Kladno	-	-	13	12	29	37	13	30	158
27.	20	Feřt - Rambousek	Praha	33	31	20	20	26	34	23	9	157
28.	40	Janečka - Baron	Vítkov	11	18	36	19	22	33	-	-	152
29.	38	Krupa - Kuthanová	Praha	42	22	17	21	18	31	26	27	151
30.	30	Zeiner - Šourek	Praha	13	32	-	-	15	28	29	24	146
31.	29	Hordóssy - Hadrava	Havířov	P	P	19	R	32	27	16	17	144
32.	28	Klenák - Klenák	Most	44	37	38	38	13	23	32	7	143
33.	26	Wagner - Wagner	Jeseník	25	19	26	34	-	-	30	23	132
34.	50	Braun - Braun	Chomutov	32	30	37	35	31	11	31	29	123
35.	51	Vítek - Fuchs	Brno	43	28	-	-	35	26	11	34	121
36.	46	Vojáček - Havlíček	Praha	31	39	21	28	38	38	P	20	117
37.	35	Nováček - Dužík	Rožnov	9	2	-	-	25	-	-	-	117
38.	47	Mráz - Hruška	Č. Budějovice	37	40	16	22	34	32	-	35	116
39.	48	Vitouš - Vitouš	Praha	39	29	34	33	39	29	17	33	114
40.	31	Krejčíček - Chvostkěvič	Ostrava	30	13	-	-	-	-	27	22	112
41.	8	Schlindenbuchovi	Praha	15	7	-	-	20	-	-	-	111
42.	41	Zdrubecký - Větrovec	Kladno	26	26	32	27	-	-	35	37	109
43.	43	Kozlík - Košíček	Písek	40	R	31	32	D	24	36	26	106
44.	45	Boudný - Boudný	Semily	41	38	30	36	30	30	34	32	99
45.	33	Duffková - Hruška	Žirovnice	38	41	33	30	40	35	33	28	96
46.	49	Rašková - Mrzena	L. Bohdaneč	36	34	39	37	37	39	37	36	75
47.	34	Lecjaks - Lecjaks	Plzeň	14	17	P	P	-	-	-	-	71
48.	23	Čecháček - Špinler	Pardubice	-	-	-	-	19	P	-	-	32
49.	42	Frydrych - Nezbeda	Pardubice	35	36	-	-	D	R	-	-	31

P - pořadatel, R - vzdal (porucha), D - diskvalifikace

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 pohárové soutěže, přístupné nejširší veřejnosti, jízdy zručnosti a řadu dalších akcí pro děti a mládež.

Adresy oblastních středisek AOS:

Praha: RNDr. Jaromír Ludvík	Krohova 1/2264	160 00	Praha 6
StČ : Jindřich Jandl	Růžová 2142	288 03	Nymburk
VČ : Jiří Zakouřil	Dvořákova 232	511 01	Turnov
SČ : Ladislav Braun	Kmochova 30	430 03	Chomutov
ZČ : Bohuslav Vidlák	Smrková 6	312 04	Plzeň
JČ : Jiří Bogdanowicz	Fr. Ondříčka 30	370 11	Č. Budějov.
SM : Jiří Krygler	ČSA 20	748 01	Hlučín
JM : Ing. Jiří Brázdil	Trávníky 1172	765 02	Otrokovice

Kvalifikace pro M ČR 1998:

listopad - Teplice nad Metují - dvě kola

poř. posádka	oblast	1.	2.
1. Boudný - Boudný	VČ	1	2 3
2. Jiše - Pém	Pha	2	1 3
3. Šlachta - Zapletal	SM	4	3 7
4. Šonka - Kozel	JČ	3	6 9
5. Duffková - Hruška	JČ	5	7 12
6. Král - Holas	JČ	10	5 15

Kromě těchto posádek si zajistily přímý postup do M ČR vítězné posádky sdružených oblastních přeborů:

Pha+StČ: Vlk - Vlk	Praha
ZČ+ JČ: Šindelář - Kust	Plzeň
VČ+ SČ: Špaček - Schubert	Hrubá Skála
SM+ JM: Czyž - Hrubý	Hlučín

Kalendář soutěží v AOS 1998:

Mistrovství ČR v AOS:

- 1. a 2. kolo: 17. - 18. 4. Praha
- 3. a 4. kolo: 15. - 16. 5. Kladno
- 5. a 6. kolo: 12. - 13. 6. Most
- 7. a 8. kolo: 18. - 19. 9. Jilemnice
- 9. a 10. kolo: 23. - 24. 10. Hlučín

Pro celkové umístění se započítává 7 nejlepších výsledků.

Posádky na 1. - 40. místě získávají I. VT pro rok 1999, ostatní posádky sestupují do oblastních přeborů.

Postup do M ČR 1999 získávají vždy první dvě posádky ze sdružených oblastních přeborů.

Pohár České republiky v AOS:

Pohárové soutěže (pořádané většinou s oblastními přebory) jsou vypsané pro dvoučlenné posádky bez rozdílu VT i pro posádky bez licence AOS, kalendář bude uzavřen při tradičním prvním kole na Hrubé Skále 28. února 1998.

Zatím známé termíny soutěží:

- 25. - 26. 4. Praha dvoukolo noc + den
- 11. 4. Katovice dvoukolo 2x den
- 22. - 23. 5. Přerov
- 5. 9. Havířov

Jízdy zručnosti:

Pohár BESIPu - Jarní jízdy zručnosti:

- 6. ročník: 4. dubna - Praha

Pohár Autoklubu České republiky v jízdách zručnosti:

- 7. ročník: říjen - Praha

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

HISTORICKÉ TABULKY JEZDCŮ

poř. jezdec	město	konec	počet sezón	body
1. Ludvík Jaromír	Praha	1997	22	926
2. Pivoňka Josef	Praha	1997	22	909
3. Vlk Milan	Praha	1995	19	751
4. Zikmund Aleš	Praha	1995	19	751
5. Janečka Jaroslav	Vítkov	1997	18	667
6. Dužík Vladimír	Frýdek - Místek	1997	16	652
7. Hlaváček Milan	Plzeň	1997	16	609
8. Velan Zdeněk	Brno	1997	13	585
9. Kuklík Karel	Praha	1997	14	578
10. Jonák Jan	Plzeň	1997	14	573
11. Budík Ivan	Brno	1997	12	572
12. Sedloň Josef	Náchod	1997	13	539
13. Šimánek Zdeněk	Žirovnice	1997	17	520
14. Lisý Jan	Ostrov nad Ohří	1989	15	514
15. Potužák Jiří	Praha	1997	14	513
16. Kasalý Bohuslav	Nymburk	1988	14	507
17. Baron Miroslav	Vítkov	1997	14	499
18. Trtík Pavel	Náchod	1997	11	481
19. Dovala Marián	Praha	1982	11	467
20. Vopátek Vladimír	Praha	1997	12	464
21. Kencl Zdeněk	Praha	1982	11	458
22. Vidlák Bohuslav	Plzeň	1994	16	455
23. Lecjaks Václav	Plzeň	1997	16	449
24. Virl Pavel	Praha	1997	17	448
25. Krebs Pavel	Hejnice	1996	15	447
26. Schlindenbuch Petr	Praha	1997	11	434
27. Schlindenbuchová Kateřina	Praha	1997	11	434
28. Šourek Ivan	Praha	1997	15	430
29. Dužík Václav	Český Těšín	1997	14	428
30. Citta Pavel	Praha	1988	14	426
31. Strmiska Jan	Brno	1981	9	424
32. Škoda Ivan	Praha	1997	11	419
33. Kupr Václav	Plzeň	1997	12	418
34. Bublík Miroslav	Most	1997	10	403
35. Kopeček Pavel	Most	1997	10	403
36. Hlava Libor	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
37. Hlava Miloš	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
38. Bureš Jiří	Ostrava	1997	11	388
39. Kratochvíl Jiří sen.	Brno	1988	10	386
40. Baluch Pavol	Bratislava	1988	11	376
41. Mládek Petr	Brno	1997	12	366
42. Černý Petr	Praha	1997	10	353
43. Hruška Václav	Žirovnice	1997	13	341
44. Punčochář Vladimír	Plzeň	1984	10	341
45. Sokol Luděk	Frýdek - Místek	1990	8	341
46. Kupr Zdeněk	Sokolov	1997	10	340
47. Vandák Viliam	Trnava	1993	12	338
48. Strmisková Irena	Brno	1981	7	334
49. Brázdil Jiří	Zlín	1997	9	331
50. Brázdilová Leona	Zlín	1997	9	331

Kompletní tabulka obsahuje již 644 jezdců, kteří od roku 1970 získali alespoň jeden bod za celkové umístění v M ČR.

HISTORICKÉ TABULKY POSÁDEK

poř. posádka	město	konec	počet sezón	body
1. Zikmund - Vlk	Praha	1995	19	751
2. Velan - Budík	Brno	1997	12	572
3. Jonák - Hlaváček	Plzeň	1997	13	545
4. Janečka - Baron	Vitkov	1997	14	499
5. Trtík - Sedloň	Náchod	1997	10	464
6. Pivoňka - Kuklík	Praha	1997	10	449
7. Schlindembuchovi	Praha	1997	11	434
8. Vopátek - Škoda	Praha	1997	11	419
9. Bublík - Kopeček	Most	1997	10	403
10. Hlava - Hlava	Ústí nad Orlicí	1990	11	397
11. Potužák - Ludvík	Praha	1997	10	384
12. Dovala - Baluch	Bratislava	1988	11	376
13. Sokol - Dužík	Frydek - Místek	1990	8	341
14. Kupr - Kupr	Sokolov	1997	10	340
15. Strmiska - Strmisková	Brno	1981	7	334
16. Brázdil - Brázdilová	Zlín	1997	9	331
17. Nedvěd - Nedvěd	Klatovy	1990	9	314
18. Hruška - Šimánek	Žirovnice	1994	10	308
19. Kencl - Kasalý	Praha	1982	7	304
20. Ludvík - Pivoňka	Praha	1982	7	302
21. Zbořil - Zbořil	Zlín	1997	10	301
22. Řihák - Řihák	Brno	1981	8	276
23. Herel - Jelinek	Brno	1980	8	274
24. Citta - Remek	Praha	1988	10	270
25. Čihák - Lisý	Plzeň	1989	7	253
26. Virl - Mladič	Praha	1988	8	252
27. Mikšík - Bureš	Ostrava	1994	8	251
28. Klenák - Klenák	Most	1997	11	244
29. Ludvík - Šourek	Praha	1987	5	240
30. Mylek - Kytlica	Přerov	1993	9	236
31. Šimůnek - Krebs	Helnice	1996	8	234
32. Svárovský - Vlček	Mladá Boleslav	1990	8	228
33. Holman - Schindler	Teplice nad Metují	1996	6	225
34. Lejsek - Pejšek	Olomouc	1980	7	223
35. Balcar - Datinský	Ostrava	1986	7	222
36. Černý - Radvan	Praha	1997	5	221
37. Plachý - Plachý	Zlín	1997	9	212
38. Dvorský J. - Dvorský K.	Brno	1988	8	206
39. Duchek - Štípek	Nepomuk	1995	6	199
40. Vítek - Fuchs	Brno	1997	11	197
41. Skalník - Virl	Praha	1997	9	196
42. Lecjaks - Lecjaks	Plzeň	1997	8	193
43. Feřt - Rambousek	Praha	1997	7	189
44. Šifina - Kočvara	Brno	1987	6	185
45. Kratochvíl - Zahradníček	Brno	1981	4	184
46. Vandák - Bohuš	Trnava	1986	5	182
47. Bartoňek - Hostinský	Brno	1978	4	182
48. Mička - Mička	Ostrava	1993	6	181
49. Rujbr - Jarušek	Brno	1978	4	181
50. Miller - Zdrubecký	Kladno	1992	6	174

Kompletní tabulka obsahuje již 412 posádek, které od roku 1970 získaly alespoň jeden bod za celkové umístění v M ČR (50 - 1).

Svaz jezdců a pořadatelů AOS

* * * * *

PŘÍLOHA

ROČENKY

Automobilových

Orientačních

Soutěží



1997 - 1998

Zdravím všechny příznivce AOS, více ty, kteří se jen nevozí! Předkládám DVA obsáhlé příspěvky, první od mistrů, druhý shodou okolností od vicemistrů, poražených při vhodné vybraných výsledcích vlastně po ročním ježdění o pár sekund či centimetrů při zručnosti. Víc nedošlo, pomínou-li ještě pár řádků Jirky Zakouřila a dalších TŘÍ hodnocení bodových. Nemám co dodat (naštěstí? - jinak by tiskárna nestačila vyrobit pro expedici na Hrubou Skálu). Stihnu snad aspoň minimální informaci o financích na konci.

Text neupravuji, jen trochu graficky po převodu do T602 (díky za dodávku na disketě!). Takže hodnocení mistrů (na mistráky naváže i hodnocení ostatních soutěží):

Ahoj Míro!

Zasílám Ti příspěvky psané v různých dobách, občas později doplněné. Většinou jsem je začínal již na příslušných soutěžích, někdy jsem je psal v autě cestou ze soutěží. Názory a dojmy jsou moje, nikomu je nevnucuji, v žádném případě nikoho nechci odradit ze stavby, pískání a ježdění soutěží, protože každá postavená a odjetá soutěž je zázrakem v tomto uchvátaném sobeckém světě. Dobře vím co to dá práce něco postavit a kolik je třeba času na to, aby vzniklo pár etap, které sice odjedeme za relativně krátkou chvíli, ale většinou v nás zanechají na dlouhou dobu nesmazatelné zážitky. A pokud jsou ty zážitky dobré, tak ani nezáleží na umístění.

Ostrava neostravsky.

Po loňském pro nás velice lichotivém 3. místě (v seriálu MČR) jsme se rozhodovali zda 1. soutěž takticky nevynecháme, ale jelikož jsme se nakonec uvolili napomoci připravit soutěž kterou staví nestor Vena Lecjaks (respektive tuto soutěž odpískat tak, aby jsme mohli říci : " Povedlo se. "), tak nám nezbylo nic jiného, než se na Ostravu přihlásit. Většinou se nám na ostravsku nedařilo, přesto, nebo právě proto jsme s odhodláním začali shánět oblast soutěže. Kdo se nestará, ten nemá příslušná telefonní čísla. Pak se oblast soutěže dozvěděl až týden před soutěží a to se mi zdá trochu nefér. Při zjištění, že se soutěž odehrává v údolí řek ...á Bečva a Trojanovice jsme se nejdříve zaradovali, neboť bylo evidentní, že naše šance na dobré umístění stouply (Ostrava je Ostrava), ale bylo jasné, že Trojanovice nás budou strašit ve snách dokud soutěž neodjedeme. To, že jsme věděli rámcově oblast nám pomohlo rozšířit archiv autoklubu o dalších 15 zbytečných map M10 a asi 4 nepotřebné mapy M25. Přesto všechno nám při závěrečném zúčtování na trati některé kousky chyběly.

Po telefonátu s krásnějším členem rodiny Burešovy (Pouze ohledně ubytování Jirko!) a dohodě s Pavlem (st.č.6), vyrážíme ve středu na noc do Bystřičky. V 1 hodinu v noci přelézáme zamčenou bránu a bez dlouhého hledání objevujeme osamocené auto s KT zn. a hned napodruhé ty správné dveře do chaty (1. bylo WC). Auto musí tentokrát spát mimo kemp, my na jeho počest načínáme láhev fernetu. Kluci spali lehkým spánkem a tak ihned plánujeme co zítra najedeme a kam půjdeme na večeri. Pak jdeme spát. Ráno se rozjíždíme z kempu každý jinam. Mapy, předzpracované během příjezdu se začínají plnit. Rychlý oběd a zase na to. Náročný plán na odpoledne prvního dne najíždění - zmapovat Trojanovice byl předvídatelný neboť druhý den se tam jezdil závod bi(y..laskavý čtenář nechtě si vybere sám)cy(i)klistaxů a po Tr. se dalo jenom

pěšky. Večer sedíme nad mapami a kolektivně propracováváme detaily. Večeře v restauraci Na Nové byla perfektní, ale autíčko spalo málem zase venku. Psáno po delším časovém odstupu: Pečlivé najíždění se jak je vidět na výsledcích projevilo přímo úměrně. Přesto jsou posádky, které jsou schopny se špičkově umístit i bez najíždění. Klobouk dolů Milane. Škoda odstoupivších Kuprů, v konečném účtování jim právě odtud chybí body.

K soutěži:

V 1. etapě se objevil trestný čin obecného ohrožení - prkna s hřebíky, byť na soukromém pozemku při cestě. Nedovedu pochopit jak se s tím náš "právní stát" vyrovná, až se tam kvůli tomu někdo zabije. Aosáci projeli, díky Ládrovo perfektnímu varování, bez ztráty kytičky. Závěr etapy byl tvrdý, ale perfektní (nájezd na uhýbající mapovou komunikaci, otočka a pokračování po mapě jinudy než většina posádek, včetně nás za 200,-). Ve 2. etapě jsme zaváleli pouze za 100 a to ještě z blbosti, když jsem nepromyšleně škrtil SPK 22 ve sledu na itíku. K tomu sekýra jen 8 min. Ve 3. etapě jsme pochopili po svém průjezd kótou 550, ale nakonec po připomínkách jiných posádek byly uznány 2 varianty. Jinak noc byla letecká a pokud by se někde měřilo, nedostali bychom pokutu za vysokou rychlost, ale za nízký let (ve 3. etapě sekýra jen 3 min.).

Po takto zajeté noci ještě lepší den, navíc se na nás aosácké štěstí smálo kde mohlo. Když jsme chvíli váhali, objevil se favorit, byť s pražskou SPZ, a bylo jasno. Když jsme ve Valmezu trať trochu zkrátili, průjezdka tam nebyla. Když se nám zdál kus neřešitelný, zkopírovali jsme Standu Kočího a bylo to dobře. V poslední etapě jsme měli najeto 6 min. Rád bych ještě někdy v životě zajel mistrák jen za 240 TB (včetně JZ!).

Náchod:

Pepovo varování teď se třesou kolena mě ale Vám se budou trást na trati bylo opodstatněné. Navíc výzva že po dojezdu bude osobní přítomností likvidovat zárodky všech pokusů o "4. etapu"

1. etapa : po výborně odjeté JZ (v poslední době ani jinak) začínáme těžce - měřením SM, po vjezdu do plánku - pohoda, chválíme Pepu za kvalitní finty a nevíme, že text vložáku je třeba číst důkladně a pochopit že pokud není uvedeno jinak (samozřejmě u příslušného vložáku), vracím se na SM po ZM. Výjezd z Náchoda byl v pohodě, příjezd také, začínám přemýšlet o tom, že Pepa trochu přeháněl, ale Václavice již začínají rozehrávat mistrovskou etudu stavitele. Příjezd do Provodova sice vidím jasně v M25 ale pro sichr stejně jedu přeměřit vzdálenost ke kótě. Sekýra není tak hrozná a s chutí vyrazíme do 2. etapy. Díky přípravě, mapování a také tomu že po úklidu všech AOS papírů jsem objevil Náchod 94, jedu část etapy v naprosté pohodě. Jenže neříkej hop ! Kóta neuvedená v plánku se v ZM snadno přehlídne, pak se málem nezajede vložák za 200,-. Považovaná finta s mapově neprůjezdnou železniční tratí byla snad jediná kterou Pepa nebral, ale všechna čest - uznává, že to tak opravdu vypadá a uznává oba průjezdy, což mne tak vyvedlo z míry, že byla posléze podána "připomínka" tekutá. Dál jsem se nedostal. Pouze konstatuji, že to byla asi nejlepší soutěž roku 97.

Pardubice - přestože to nebyl mistrák, který by patřil mezi ty lepší v roce 97, měla tato soutěž jistý půvab a nejen v tom, že jsme se všichni museli vyrovnávat s tím, že to nejde vymyslet, ale je nutno jet dál a doufat, že se to později vyřeší.

Mistrák Praha - Drevníky noc:

Tradičně vysoká Minoltácká kvalita umocněná barevnou mapou integrovanou na A3 spolu s itíkem. První pohled potvrzuje, že podkladem k mapě byla stará M50, občas upravená. Ihned konstatujeme, že díky najíždění před soutěží nebudeme mít problémy s mapovými fintami. Po odjetí SM1 přemýšlím zda reálné najeté mapové P má být na plánu či v ZM, ale je to naštěstí totéž. (Škoda, že tvar plánu na okraji Slovanské Lhoty neviděl autor 8. kola, když v tomto prostoru upravoval mapovou komunikaci) První chybu jsme udělali v Čelině, kde bylo evidentní že mapa je upravená, ale přetahující průjezdka (29) nás dokonale obalamutila (a asi nejen nás). Další problém jsme měli až po výjezdu ze Sejcké Lhoty, kde jsem sice zjistil, že jsme se opět chytli mapy, ale než jsem stačil vymyslet co s tím, vypadli jsme v levotočivé zatáčce na strniště a při návratu na cestu jsem na to zapomněl. (Láďa Vopátek potvrdil, že kdybychom jeli správně hned, tak by v tom místě Miloš radil teprve dvojku.) Pak nás naštěstí nezmátla módní finta v Křeničné, kdy jezdíte po vesnici bez cedule a až při průjezdu ostré pravé špice na kraji vesnice oficiálně zjistíte kde jste, pokud vaší pozornosti neujde, že SPK je opřena právě o tuto D.Zn. V ČK1 zjišťujeme, že za námi je časová prodleva, protože ani po přípravě mapy, detailů a podmínky pro 2. etapu nikdo nepřijel (vyjma 5). 5ka odjíždí dříve, ale špatně. My v poklidu háčkujeme most u A, pak B, vidíme kluky, zřejmě pochopili že 3 je víc než 2 i když to nevádí tolik jako delší trasa. V Buši se opravují po špatném začátku Lin.ITI z C. Do 106ky se vyhýbám kopačce, ale nesedí mi metry do Porostlin. Kluci tam jedou bez zaváhání, zřejmě bez měření. Říkáme si, že asi bude rozhodnuto tady a vzdáváme to skoro až ve Slapech. V Krámech máme kluky na dohled, váhají s odjezdem ze SM7. Po proměření zadání SM a přenesení do ZM opouštíme Krámy také Jižní cestou a v bodě D již kluky doháníme. Samozřejmě jsem zase začal Lin.ITI špatně, opět naštěstí s opravou. Po otočce v Bratřínově nacházím v Malé Lečici trošku kratší mapové řešení než autor, ale usuzuji, že v tomto případě není hrdost na místě a tak píši SPK "L" (pozdější rozhovory potvrzují, že jsem měl v nose). Do časovky dojíždíme být přes nepřesný detail kóty 350 bez ztráty kytičky, se zpožděním "jen" 18 minut. Zjišťujeme že jsme stále na špici startovního pole a kluci jsou stále před námi. Za koncem SM10 se správně chytáme mapy přes V. Hraštice až po opravě a několikerém proměření map a podkladů z najíždění. Až doma zjišťuji, že SM11 byla nejspíš obkreslena z plánu a pokud by neexistoval "zpřesňující" detail, kterým jsem se hlavně řídil a nájezd na SM by nebyl zadán dle ZM, ale dle plánu, správně by opravdu byla SPK "38" pouze 2x. Oceňuji, když L. Vopátek beze všech skrupulí položil 2 itíky "na okno" (detail versus SM) a bylo hned jasno. Průjezdy plánkem nám již delší dobu nečiní potíže. Zato odjezd z 301 nám pěkně zamotal šišku a nebyť v mapě (po úpravě mapy autorem) zbytek rybníčku po levé ruce, tak nevím! Druhý příjezd do G díky důkladnému najíždění nám sežral minimálně 15 minut. Dle mého názoru mapa na záp. okraji Nového Knína vede přes zákaz vjezdu a proto se jedeme otočit do Mokrovrat, kde jedni z posledních vidíme (v protisměru) později ukradenou SPK 31. V té době se okolo začíná motat několik dalších posádek. Potom, naštěstí bez SPK, dojíždíme do G od východu a zjišťujeme opět, že hrdost není na místě, přijímáme podstatně kratší "správnou" variantu autora a začínáme honit čas, přes I s již ukradenými SPK 34 a 31 (je zajímavé že DPK R a 54 patrně ukradeny nebyly). Za mapovým L v Libčicích děláme již s Kupry v zádech, první chybu v této etapě, bohužel hromadnou a navíc za 160,-. Škoda, že Kupři kteří jeli v noci jako utržení ze řetězu, měli v tom okamžiku vypnuto. Zato pozornému Mirovi Ludvíkovi patrně

"ukazujeme" cestu přes Zlatý důl na otočnou SPK. Nájezd na SM15 je zkomplikován tím, že jsme vyjeli na druhém konci Drevníků o čemž víme z najíždění. (5ka již předtím vsadila na jinou variantu a mizí nám z dohledu, aby se objevila až v časovce) S časovou ztrátou blížící se hrozivě k hranici 30 minut objíždíme ukrutně dlouhý nájezd na SM, vyhýbáme se DPK 2 a přes SM konečně pícháme s 32 min. sekerou.

Pozn.: Kosmetických pruhů v mapě, za které se autoři předem omlouvali, jsem si všiml až doma.

Drevníky - denní část:

Mapa napohled horší kvality, ale jsou pečlivě odfiltrovány veškeré nepatřičné věci. Krásná finta ve tvaru vyústění jednočarové komunikace na okraji Slovanské Lhoty nebyla chtěna a tak beru 60 navíc. Obratem však dělám evidentní chybu téhož principu hned za bodem "B" také za 60 (neboť tam to autor pro změnu chtěl) a tak jsme si kvit. Severně od Drhovců je nepřesná mapa, ale jinak nelze, než jet kousek po nemapě. Doplnění mapy o SM3 skončilo díky velké šipce v ZM bez efektu. Pak bez sekery do ČK. Vteřinu po nás doráží 5ka. Pivoňka nám velkoryse nabízí že kluky zdrží, abychom se nemotali okolo sebe, pak je ale pouští ihned za námi a evidentně se baví. Je to asi větší zábava, pozorovat dvě posádky najednou, jak každá posádka pracuje jiným stylem. Díky za to, protože je ale zase dobré vidět, že řešení vede nějakým směrem (i když ne vždy, a opisují se někdy i chyby). Detail bodu "D" prohlašuji za úmyslně neúplný a najíždím do něj od západu (F navíc). Trošku méně metrů na dlouhé SM2 (i díky rozdílným metrům z najíždáku) nás hází do "T" zase za 60,-. Potom jasně až ke kótě 400. Po výjezdu z otočky samozřejmě nevidíme čáru (při návratu domů jedeme okolo a opravdu je tam, ale opili nás rohlíkem, protože na čáře pak jedu vpravo a chci se otočit v Oborách. Mapa v 400 však uhýbá doleva přes plnou čáru a mapové tedy mohou pouze doprava na čárkovanou louku, přes ní obtížně až k protisměru otáčečky znovu k čáře, tam samozřejmě znovu doprava a pak stále dokola dokud mi nedojde benzin, protože vždy přehodnocuji a zároveň zapomínám, tak jaká SPK "22" ?), na parkovišti pak hledáme průjezdku, na první pohled nic. Teprve důkladný průzkum křovin okolo nám ukazuje televizi, ledničku a pak 2 padlé cedule. Žlutou šprajcují o břízu pod kterou jsme ji našli, pak tam byla až do konce! Červenou alespoň obrací J. Kalista, protože ji nebylo o co opřít a byl na ní důležitý údaj "vpravo"! Jinak bych se tam točil dodnes. Mrzí mne pozdější přístup k této kauze neboť jsme nebyli sami kdo poctivě projel parkoviště a s velkým štěstím jsme postavili a napsali jedinou v té době nalezenou SPK. Kdybych to byl věděl jak to dopadne tak bych tu ceduli asi odvezl Mírovi do ČK aby ji dojel postavit pořádně! Dojezd k Mírovi do ČK3 snad pak už zajel každý. Tento způsob dojezdu do ČK by se snad měl už zakázat jako příliš otřepaný. Zato odjezd od ČK Mírovi způsoboval viditelnou radost. Proto hledám a vida! Jednosměrka. Potužák nás obrací a potěšil nás, že 5ka u něho v této etapě nebyla. Po kilometru je potkáváme. Inu co není v oku, musí být v autě. Než se však vyblbnu okolo kóty 600, jsou zase za námi. Aspoň budu vidět zda jedu správně. Oba však děláme s přehledem stejnou chybu na odjezdu z Višňové. V Druhlicích nevěříme, že světlé mapové šmouhy jsou právě tou komunikací na kterou jsme odbočili a jedeme reálně, v závěsu za kluky pro "H" za 60,-. Díky Milošové zručnosti nám teoreticky stačí být na tom stejně. V kótě 800 máme stejné pochybnosti o tom kde jsme. Kluci měří reál, já spoléhám na mapy a měření z více směrů. Naše rozhodnutí bylo správné, i když k tomu jedinému jsem musel napsat připomínku. Z k.384 do

900 je sice nekorektní zadání, ale je natolik jasně zadané, že si říkám proč ne! Pak je celkem jasno až k časovce kde nás čeká nejkrásnější finta celé soutěže. Mám strach, že finty tohoto typu budu baštit všude kde ji postaví. Konečná sekýra 10 minut nám dává slušnou šanci.

V obou soutěžích jsme ujeli hlavnímu poli, ale na několika místech denní soutěže mě mrazilo v zádech, když jsem si představil, že tudy má projet cca 40 aut sem a tam.

Děkujeme touto cestou generátoru náhodných čísel za perfektní nalosování startovního pořadí. Předpoklad, že mezi námi a st.č. 5 bude probíhat nenávidný bratrovražedný boj o mistra republiky byl trochu scestný. Kluky máme rádi, protože jezdíme spolu řadu let (bez jakékoliv závisti, že ten nebo onen měl tam či jinde lepší umístění) a proto jsme rozhodnutí nechali opravdu na síle osudu. Po noční části byly šance mírně lepší pro kluky, stačilo by jim být těsně za námi pokud budeme lepší než třetí. Osud nakonec rozhodl v náš prospěch po naprosto nepochopitelném špatném zapsání 2 průjezdek nachcípáným Jirkou (údajně po dohodě při fernetu za basu těchto). Osobně si myslím že byli letos lepší, zvláště když odjeli méně pohárových soutěží, ale osud si s nimi pěkně pohrál (ani to srnčí z Dobřan neochutnali protože ho Bohouš Vidlák nenašel).

Český pohár:

Hrubá Skála - krásná soutěž v krásném prostředí.

Časy a JZ bez problémů, mapa a iti také. Zato v každé etapě chyba. Bohužel naše vlastní. Přesto jsme dosáhli na 2. flek. Ve 2. etapě finta na pozornost řidiče a na bystrý úsudek - Dzn. zákaz vjezdu vozidel vyšších než: "3,5 dm". Ve 4. etapě perfektní nápad (jed x-tý nejkratší průjezd), který později částečně kopírovalo několik autorů. Zvláštní zkouška za extrémních podmínek byla nádhernou tečkou za celou soutěží. My jsme se po kontrole průjezdů omluvili a odjeli, protože Miloš jel ještě týž den s rodinou na hory. Děkuji tímto L.Horynovi za to, že trpělivě za námi vozil ceny a povedlo se mu nám je předat až v Pardubicích.

Praha invalidi noc - pěkná soutěž, dojem lineární. V 1. etapě ukradená SPK dala pěkně zabrat, ve 2. etapě nenapsaná průjezdka a bylo na rychlé a lehké, jinak slušně zajeté soutěži jasno.

Praha invalidi den - dojem prostorový. V 1. etapě pěkná finta se zadáním SM1 a SM3 u téže čáry, a další čarou označenou sm3. V rozpisu pak udáno SM3. Bohužel to nebyla finta, ale zmetek, který se dal rozpoznat až ve 2. etapě a nás to stálo (přes pozdější pochopení Slávka) nějaké ty body a čas. Je s podivem, že jsme byli jediní kdo tuto fintu-zmetek objevili. Ve 2. etapě stále (díky "fintě") jezdíme za koncem startovního pole, v Břežanech v rychlosti špatně měřím trojúhelník a v Kozovazech na krásné mapové fintě chybí průjezdka. Pro jistotu tento úsek procouváváme okolo nějakého nákladáčku, bezvýsledně. Uklidnění, že SPK je patrně ukradena a že bude zrušena odjíždíme, abychom se v cíli soutěže dozvěděli, že ji Slávek stahoval kompletní (asi tedy před námi, neboť si nedovedu představit, jak on sám by přehlédl 2 cedule v úseku 70 metrů, zvláště když je tam čeká a pro jistotu místem ještě couvá!) Díky za projevenou radost ostatních, ale my jsme zvyklí. 3. etapa - rozjíždí se dobře, autorovi rozumíme až do H.Počernic (160,-). Potom rána (za 220)

u výzkumáku v Běchovicích. Několikrát změněn výklad, autor popřel sám sebe i ty co jej chápou a posléze z chyby vyrobil fintu a na ní další (narozdíl od 1. etapy. Slávku, Slávku!). Přesto všechno tato denní část působila lepším dojmem a líp jsme si užili AOS než v noci.

Haviřov - trochu z ruky a tak jsme tam nejeli.

Polabské písky- výborná soutěž, nádherně čitelná, nenásilné finty.

Poděbradská brána- opět výborná soutěž, Slávek Radvan nás trochu pozlobil. Myslíme si, že mu utekla mapová finta v místě cíle, připomínka však byla bez mrknutí oka zamítnuta, ale asi si na to zvykneme.

Krakonoš noc - výborná soutěž, trochu náročnější dojezd do cíle mohl slabší posádky velice deprimovat.

Vošmenda den - 1. etapa - Na začátku pěkná finta s detailem kóty 370 s mostem navíc oproti plánu. Potom formulační nejasno - údaj " Nejkratším směrem přejeď 3 mapové mosty " neříká zda jedu nejdříve k nejbližšímu, pak k dalšímu nejbližšímu atd., nebo je podmínkou najet mezi místem rozhodování a 3. mostem co nejkratší vzdálenost, není také vyloučeno najetí tohoto údaje 3x přes jediný most. Jak to mělo být nevím, neboť mi dodnes uniká smysl spojení nejkratší (charakterizuje tzv. skalár = např. vzdálenost) a směr (charakterizuje vektor = např. azimut). V prostoru plánu 2 bylo (v reálu !) údajně víc rovně to, co neodjela dobrá polovina soutěžících. (přinejmenším to bylo rovnocenné). Přejed mezi SM8 a SM9 byl neregulérně vyhodnocen, neboť obě (v měřítku ZM) se dají položit průsvitem na ZM a pak vychází začátek SM9 evidentně jižněji, než bylo tvrzeno (řekl bych přímo v místě otočné DPK).

2. etapa - 2 moje hrubé chyby - záměna měřítka SM10 s jejím označením a dále návrat na SM14 dle plánu (obojí za 160,-). Škoda, že po výjezdu z H na JV autor přehlédl bližší mapové L na polní křižovatce, což pak dávalo jiný a delší dojezd do ČK. Všechna čest, uznal to a toleroval několik vzniklých variant dojezdu do ČK2.

3. etapa - V této etapě byla odjezdová ČK prohlášena za průjezdní bod za účelem plnění podmínky. Naštěstí to bylo korigováno. Pak jsme nabrali několik PK navíc abych zase vynechal jedno okénko v rozpisu. Při dojezdu do cíle jsme pochopili autora jak to chtěl, bohužel to bylo (oprávněně) opraveno. Přes předchozí řádky opět výborná soutěž, i když se nám již tolik nedařilo.

Plzeň invalidi noc- díky dokonalé znalosti prostředí, Milanova stylu a toho že se nesnaží být K(píp)a jsme opustili Plzeň bez zaváhání a bez bodové a časové ztráty. Tento náskok jsme již přes tuším 2 zaváhání jež bych si na mistráku neměl dovolit, s přehledem udrželi.

Plzeň invalidi den - zato ve dne jsme se evidentně trápili. Několik chyb, několik opakovaně zkoušených nepřesných zadání (Lobzy) a málem jsme v konečném účtování přišli o pohár. Naštěstí naší silnou zbraní stále zůstává vynikající Milošova jízda zručností a dále jsme měli štěstí v tom, že Pavel Štípek s Jirkou Kalistou přijeli pouze na den, nebyli rozjeti a v Plzni jsou asi o 2 minuty pomalejší než my.

Žižkov družstva -

1. etapa : Vtipné finty, také jsme jednu sežrali i s navijákem (u Veverky), mapa bez problémů, příliš mnoho světelných křižovatek, na všech zákonitě červená, dojezd do časovky na pozornost(ne přes vrata) . Krásná mezihra na pozornost čtenáře - jízda pravidelnosti, krásně jsme se svezli, ale moc rychle! Již mám v blbničku vzoreček kdyby se to někde opakovalo, tak mi spočte přesný čas!

2. etapa : Stejně záživné iti, jezditelné, závěr trošku nepřesný, my ale také, ale již jsme zvyklí.

3. etapa : Změna stylu, změna mapy, uzavírka části silnice. Náhradní řešení v živé PK bez cedulí neříkalo jak přijet do kóty 809 a tak bylo zrušeno cca 2/5 etapy. (škoda)

4. etapa : Stejný styl jako 3. etapa, drobné chybičky v zadání, terén nabízel lepší možnosti než byly využity, kvalita cest se ještě více zhoršila, jak jinak na Pražské soutěži, nenapsané 2 průjezdky nás posouvají z 2.pozice na 5. místo, ale nevádí, díky kamarádům v "Mixu" jsme mistři v družstvech. Díky!

Připomínka na mapové odbočení vpravo (dle mapy kolmé odbočení úhlem 90° po cca 120ti metrech za mapovou = reálnou křižovatkou byla vyřešena vskutku velkoryse. (bohužel obdobný případ na mistráku v Drevníkách ve dne (Slovanská Lhota) nebyl po rozmluvě s autorem ani připomínkovan)

Kapr -

(psáno ve Slávii)

Od loňska jezdíme z pochopitelných důvodů na Kapra s chutí. Dokonce jsme stihli kapry i koupit a tak snad budeme po dlouhé době po návratu ze soutěže pochváleni.

Teď si uvědomuji, že místo prováděček číslo 2 jsme na startu (resp. pouze spolujezdec) dostali ty nejdobřejší prováděčky za posledních 20 let. Také s tímto vědomím hodnotíme kvalitu soutěže, neboť pořadatelé dobře ví, že nelze postavit bezchybnou soutěž (snad jen PetrBuch) a tak tato příjemná úlitba bohu AOS a notorickým aosákům.

1. etapa je perfektně na rozjetí, snad trochu dlouhý čas na který chvílku čekáme. Zjistili jsme několik drobných nepřesností, ale v této etapě jsme autora chápali jak to chtěl. I vynesení (pardon, dle řádů "zadání") bodu K do ZM a nikoli do plánu.

2. etapa trošku víc problematická. Podmínka mezi D-F na první pohled nejasná kdy se jede a zda se vůbec jede, zda je možno nebo nutno uvažovat vyhnutí. Naštěstí se to prý upravilo na regulérní, že když se octnu v D a mám něco jet (byť zadané podmínkou), tak to jedu a nevyhýbám se tomu. Další drobnůstka, že zadání příjezdu do F sedělo přesně mezi 2 komunikace a správný příjezd se dal odhadnout pouze z dalšího pokračování ITI, i když to by nemělo být závazné neboť by to mohla být i finta. Pak až do kóty 412 bez problémů , ale pak! Podmínka se týká dle řádů a ostatních autorů pouze uceleného mapového průjezdu (což je mapově zadaný příjezd a mapově zadaný výjezd!) Jedeme tedy reálně - rovně nebo po hlavní až do lesa cca 2,5 km. Žádná otočka. Že by ukradli otočku? Počítáme s touto variantou a vracíme se k H, bohužel jej míjíme po hlavní a pokračujeme na Kojence (Kolence). Tam opět nic.

Teorii o ukradené otočce doplňujeme o cedulku, ale další zkoušení zase nedává smysl. Jedeme tedy evidentně nesprávnou variantu: v 412 mapově dle podmínky odbočujeme (šlo to i na druhou stranu) a pak pod vlivem dosavadního trápení prostě zazdívám zadaný příjezd do H za 200. Do Čk již bez problémů.

3. etapa ve 2 momentech rozporná. Za prvním průjezdem kóty 506 nesedí metry a ani azimut do nabízené uhýbající mapovky a tak jedeme na lesní trojúhelník, bohužel tady špatně, neměli jsme být tak přesní. V JH celkem bez problémů, ale zadání bodu K průjezdem se v této etapě narozdíl od první etapy vynášelo (pardon "zadávalo" či co když nevynášelo dle Romana H. - HR) do jiné mapy než základní (za 260 TB!!) a bohužel ani po dlouhotrvajících pohovorech poloviny startujících s HR tento výklad nedoznal změny.

Jinak velice pěkná soutěž, mohl to být krásný mistrák, Dle Romana neměl na kontrolu mnoho času. Proto škoda. Cenová žeň měla 2 kola. Všechna čest pořadatelům a hlavně sponzorům.

Připomínka k nejmenované nepohárové soutěži. (Škoda, že autoři letos končí, s nimi jsem jezdil velice rád, protože jsme kdysi spolu postupovali do tehdejšího federálu a celou dobu se s nimi dalo slušně mluvit, bez emocí a nikdy nezkazili žádnou srandu)

Pokud mi vymyšlenou trasu přeruší zákaz vjezdu Dzn.č.B1 s jakoukoliv dodatkovou tabulkou, která mi neumožňuje do této komunikace vjet z této strany, měl bych dle řádů s tímto značením počítat i ve smyslu vyhlášky, tedy "v obou směrech", protože ho vidím při řešení dalšího průjezdu. Nemohu tedy mapově počítat, že mohu do této komunikace vjet zezadu, ať již je tam v reálu zákaz nebo ne!

K pohárovkám:

Pokud by to bylo výpočtově jednoduché, asi by stálo za to stanovit na pohárovky použití koeficientů (na výpočet bodů pro první a další posádky). Výpočet koeficientu by se provedl až po soutěži. Velikost by byla dána nejen počtem startujících, ale také počtem startujících posádek I. VT, neboť se stále zvětšuje rozdíl mezi posádkami I. VT a ostatními.

Můj návrh:

základní hodnota bodů ... 20,
počet startujících posádek ... s,
počet jedničkářů v soutěži ... v

$$k1 = s / 20$$

$$k2 = v / s$$

přepočtení bodů prvního .. $B = 20 \times k1 \times (1 + k2)$.. Po matematické úpravě: $B = s + v$

Pár pokusných výpočtů ukazuje, že by to nebylo daleko od věci.

s	10	10	10	20	20	20	20	25	25	25
v	0	5	10	0	5	10	15	0	5	10
B	10	15	20	20	25	30	35	25	30	35

Následuje Pavel Štípek, je tu i 3. a 4. kolo, které mistři pískali. Opět na konci i o ostatních soutěžích.

BYSTRĚČKA

(16-17. května, I. dvoukolo M ČR)

Ihned po soutěži se vybavují pouze tři věci se znaménkem mínus: 1) Závod míru, 2) spící recepční v kempu i po telefonické dohodě, a tím nedobytný kemp - oba body bez ovlivnění pořadatelů. Ten 3) mě však na Vládovi s Jirkou mrzí - potvrzení přihlášky se seznamem projížděných obcí jsme dostali týden před soutěží, jelikož jsem objednal mapy na domácí přípravu mezi řekami, stálo to dost peněz, ale hlavně zbytečně vyhozených peněz a nakonec mě stejně plno map chybělo. Je to trochu nefér. Kdyby se těsně před soutěží některé vesnice změnilly, tak mohl být prostor zadán včas přesněji.

Všechno ostatní bylo už špičkové (počínaje doporučením levného a dobrého občerstvení už v potvrzení přihlášky, pěkným ubytováním a snaživou obsluhou bufetu). Bylo těžké při najíždění objevit všechny asfalty nekončící někde u chalupy, a přitom cesta pořád nahoru a dolů (to se pak snadno uvařili při tréninku i párky), někdy to víc svádělo ke kochání se přírodou, až jsme jim ty cesty záviděli. Několikrát jsem opakoval, že tudy bych raději nejel (lítost nad domorodci), o to více mě pak překvapilo, že jsme nepotkali jediný konflikt, i notně alkoholem posilněný domorodec se nám klanil, nebo že by spíše

Celkově prostě velmi pohodový pocit ze soutěže, skvělá odreagovačka.

I. kolo sice těžší, ale hezčí a propracovanější. Z pozice řidiče jsem viděl hlavně mapu jako dokonalou a přehlednou, dobře se v ní měřilo. První etapa buď byla těžší než avizoval Vláška a nebo jsme se dlouho rozjížděli. V Rožnově jsme vymysleli kratší variantu přes detail bodu D, a to nás nejen stálo hodně času, ale hlavně úplně rozhodilo. Naštěstí jsme se opět pěkně rozjezdili v Trojanovicích (nejlepší část celého dvoukola, autor až dost napovídal všemi komunikacemi v mapě). Dvě nastrčené živé byly psychologicky velmi obtížné, takže si nenechejte dát razítko. V kóte 550 se opět ukázalo, jak dokáže být čeština zrádná. Znovu vyzdvihují kvalitu mapy.

II. kolo opět pěkně jezdivé, v mapě už se hledalo hůře, rána pod pás hned po startu, nečekaně drahý objezd do bodu C, jednoduchý vložák za cedulí Bystrěčka v kombinaci s 15 minutami před ideálním časem nám pěkně zamotal hlavy, v další etapě nejtěžší úsek kolem bodu H a mapově nepřesný (mokrát měřeno) přejezd do bodu I. Poslední etapa zdánlivě lehká, ale chytatelná.

Celkově organizačně i stavitelsky vynikající úroveň. Mne (jako bývalého mitfáru) potěšila hlavně absence vložáků, je vidět, že soutěž stavěli "navigátoři". Nechci to přechválit, když není ještě s čím srovnávat, ale velmi vysoko nastavená laťka.

P.S. pod čarou pro tajemníka : "Takhle jsme si to představovali "

III. kolo RADBUZA 1997 Dobřany

Noc téměř v domácím prostředí, aneb zákon schválnosti funguje

Začalo to už při odpoledním najíždění. Všechno v pohodě, ladíme poslední vesnice, a najednou auto jede jen na půl plynu. Při cvičné rozborce a sborce karburátoru jsme zjistili, že na potřebnou opravu nejsme vybaveni. Nakonec pomohlo SČ 29 (Ještě jednou díky) a vybavení Břetovo sekretářek. Další hřebíček byl starter. Celý den v pohodě, ale při odjezdu ze zahájení na start ani ťuk.

Ještě jsme neměli odjetou první řádku v itineráři a už nám zbývalo jen 15 minut na 1. Etapu. Všechno vzniklo v Dobřanech při nájezdu na SM 1, kdy varianta spodem byla kratší (podstatně!). Pravda, přes obrubník se nám nechtělo, navíc z postavení ŽPK (scházel žlutý panel) se dalo vydedukovat, že to tak Venca nechtěl, ale jinak se to opravdu zajet nedalo! A jak tak čekáme a vymýšlíme, a znovu a znovu měříme, pěkně utíká čas a najednou vaříme párky. Takhle večer, když už je skoro tma, je docela zázrak najít na zahradě domorodce s další vodou (ta naše zásoba už nestačila). A kolem jezdí další a další čísla, pak je to docela síla bezradně koukat, jak pomalu (velmi pomalu) chladne motor. K tomu ještě nervy se starterem (naštěstí teplý chytal). A to nám ještě natekla voda do električky tak blbě, že levý blinkr pořád svítil. Když už jsme konečně opustili Dobřany, nervy fungovaly tak silně, že nikdo z nás neviděl příkazany směr jízdy. Hned na to se jely dvě známé vesnice, které nás opět začaly vracet do pohody. A najednou srážka s medvědem, tedy asi to byla srnka, ale rána jako s medvědem. Meditace nad tím jet či nejet dál vyřešila až věta, že už nemáme co ztratit a že den se s tím odjet dá. S půlhodinovou ztrátou jsme dojeli do ČK, kde mě dost psychicky pomohli klucí. Měl jsem opravdu vážnou chuť to zabalit.

Z celé noci si už moc nepamatuji. Pořád jsem měl málo světla a myšlenky někde úplně jinde. Jen se mi vybavuje Merklín, jak jsem úplně jistě jel na otáčečku ke hřbitovu a Venca s náma domácímá pěkně vy-bal. Nakonec asi jen SM v Kanicích neseděla. Konec dobrý, všechno dobré - takže se nevyplácí balit soutěž hned na jejím začátku. Třetí místo bylo balsámem na nervy. Zároveň je nutno říct, že soutěž by byla skvělá, nebýt onoho místa v Dobřanech, nebo nebýt alibistického uznání obou průjezdů. Iti 7 b., organizace 9 bodů.

IV. kolo RADBUZA 1997 Dobřany

Způsobem, jakým jsme zajeli domažlickou část soutěže Radbuza 97, jsme se již dlouho nesvezli. Je sice pravda, že jsme tam nechali dva dny treninku a jednu soutěž v některých vesnicích odpískali, ale spíše jde o to, že na co jsme sáhli, toí nám vyšlo. Beru to jako takovou satisfakci za noční "kolo - horror". Ikdyž jsme si mysleli, že nás v reálu nemůže nic překvapit, mapa zas tak moc jasná na mnoha místech nebyla. Taky už jsme se poučili, že je třeba zajet soutěž tak, jak chtěl autor a nechat svoji hrđost někde v kufru v deskách. Když kouknu na výsledky, nezbyvá než soutěž maximálně chválit. Dokonce nám ani nevadilo čekání před dalšími etapami, alespoň si Jirka dal pivo. Prostě takovou pohodu jsme zažili naposled na oblastním poháru, i srnka byla na chvíli zapomenuta. Škoda nekonečného čekání na výsledky. Jinak špička! Org. 8 bodů, iti 9 bodů.

Perníkový volant 97

(den 20. září, 6. kolo M ČR, Pardubice)

Ve srovnání s Náchodem vypadá soutěž velmi špatně. Všechno se odvíjelo už od propozic, kdy zadání prostoru systemem okolí Pardubic a potvrzení vesnic týden před soutěží je úplně k ničemu na nějakou domácí přípravu, a to už vůbec nemluvíme o přejezdu z Jaroměře (autor si stejně nakonec jel úplně jiné vesnice než původně napsal). Celé soutěži totiž mělo vévodit heslo, že někdy málo bývá více. Pět etap, které pořadatel přiúpravil, bylo asi nezvládnutelných. Nakonec to dopadlo tak, že některé průjezdy neměly ani nápad ani logiku (viz trojnásobný průjezd detailem koty 221 před vojenským prostorem s údajnou značkou zákaz vjezdu - pro nás za 380 TB a rozhodující místo soutěže). Na pěkné průjezdy potom nezbyly průjezdní kontroly, aby je ošetřily. Potkat za 21 km pět průjezdních kontrol je ubohost. Možná, že soutěž hodnotím pod vlivem mé zdravotní indispozice, ale po noci v Náchodě nás to trochu zklamalo. Líbila se jízda zručnosti. ITI 8 bodů, org. 6 bodů.

Drevníky 97

(7. a 8. kolo M ČR)

Jestli Franta Sedláček poslal stejný příspěvek do celostátní Ročenky jako mně, tak už k tomu nemám co dodat. Tak jako v noci jsme se už dlouho nesvezli, byla to špička - iti 9 bodů, mapa 7 bodů, den už ne tak jasný, hodně zkoušení a zbytečného lítání - iti 8 bodů, mapa 8 bodů Organizačně celkem za 8 bodů.

Vzhledem k tomu, že kluci postavili mistrák a ještě nás stačili pobít, plně si ten titul zaslouží. Ať jim to jezdí.

MINOLTA 97

(5. dubna 1997, Pražský pohár)

Na Minoltě se mě vždy líbil systém startu. Žádné dlouhé vykecávání a všechno hned odsejpá. Snadno pak jsme v půl dvanácté na obědě. Iti i mapa na jednom papíru. Barevné mapy náročné na přehled (hlavně čárkované cesty nám pokaždé dělají problémy). I. etapa dobrá na rozjezd. V Červeném Újezdě jsme viděli vrata a usoudili, že odbočka je slepá (?), bohužel za dvě průjezdky. Chlupatá čára ve druhé etapě v Unhošti námi nepochopena, do toho ještě vlastní chyby s dejkama (Unhošť bylo peklo). Jednosměrku jsme nenašli ani na třetí pokus. Ani poslední etapu jsme neoslňili. Výjezd ze slepé mapy 2 v kombinaci s detailem bodu C nebyl zas tak jasný. Prostě na co jsme sáhli, to nám nevyšlo. Takže lepší pocit ze soutěže než z výsledku. Ideální soutěž na jarní rozjezd. Až dost připomínek (vymyslů?) od posádek na hl. rozhodčího! ITI 8 b. a org. 8 bodů.

(5. dubna, Pražský pohár, odpolední)

Oproti dopolední Minoltě ITI ne tak propracované. Soutěž lehčí, jezditelná. My po startu velké problémy s elektrikou, takže nervní rozjezd. Pomohla nám skutečnost, že první etapa kopírovala prostor minoltácké soutěže. Ve druhé etapě jsme sežrali živou otočnou, ale před tím nám mapově vůbec neseděl prostor za kótou 251, takže tam taky otočná navíc (?). Třetí etapa nebyla hned po startu správně mapově jetitelná, ale celkově byla hodně náročná, my už jeli konečně v pohodě, takže čistě. Krásně jsme se svezli. Až na to počasí to byly dvě skvělé tréninkové soutěže. Oproti dopolední soutěži, na co jsme sáhli, to nám vyšlo. Mapařina však měla být důkladněji ošetřena - mapy nebyly čisté. ITI 6 bodů a organizace 8 bodů.

Cena firmy LECJAKS 97

(6. června, noc, oblastní pohár)

Vynikající trénink na mistrák, který se vyplatil. Itineráře přehledné a čisté. Několik jemných fint. Osvědčená mapa. Celková spokojenost. Iti 7 bodů, org. 6 bodů.

Cena města Plzně 97

27. září, den, Český pohár

Klasicky od Milana Hlaváčka přehledné a čisté itineráře i mapy. Obtížnost odpovídající špičce invalidů. Bohužel problém kolem zadání: Vl. iti: Po přejetí řeky Úslavy jeď vložák poznat z reálu, ne z mapy, takže dle nás беру pouze, je -li řeka označena cedulí "Úslava" (Byli jsme však jediní). Nehádali jsme se, pouze jsme tvrdili, že je to nejednoznačné a že by bylo dobré se tomu vyhnout, přesto jsme však byli přirovnáni k jednomu lidem mezi námi aosáky, kteří taky chtějí fungovat podle řádů, dost mě to mrzelo!

Žižkovský medvěd 97

(18. října, Mistrovství ČR družstev)

Trochu déle nám trval rozjezd po Praze. Teprve když jsme pochopili styl jízdy po pražských cestách, velmi se nám Praha zalíbila. Pravda asi je, že předpisy se tam nedodržují, ba ani nedají dodržovat, natož při aosce. První dvě etapy itinerářové i časově nabitě, mapa se však dala jezdit. Třetí etapa stála za zrušení (a to nejen pro přerušenu trať). Padesátková mapa byla absolutně nečitelná. Naštěstí jsme si spravili chuť v poslední etapě, kde jsme se i pěkně svezli, hodně promakaná etapa. Body - iti: 6, org. 6 bodů.

Na pár řádcích jen úplně stručně k bodovému hodnocení: počítat průměry ze čtyř příspěvků, navíc skoro stejných, je zbytečné. Vyplývá z nich, že mistráky měly vesměs dobrou úroveň, jak je v posledních letech naštěstí dobrou tradicí. I nová startovka je přes nárůst ceny licencí až na vzácné výjimky plná, prognózy pesimistů zůstávají nasplněny. Jak to ale bude dál?

To záleží v první řadě na financích. Loňský rok skončil podle očekávání deficitem, rezerva přesto umožnila vyplatit příspěvky podle umístění v M ČR. Zůstatek na účtu, tak jak jsme dohodli, pokrývá s poplatky za licence mistráky sezóny 1998 (pochopitelně v cenách roku 97, místo čtyř dvoukol je v kalendáři pět, ...!).

Dotace na sport z min. školství prostřednictvím AČR a ÚAMK byly loni kráceny o 15%, proučtovány až v samém závěru roku. V AČR jdou společně přes svaz, distribuce i vyúčtování je bez problémů. To neplatí o klubech ÚAMK. Dotace jdou přímo na kluby, které je dostávají na "projekty". Žádosti přesahují mnohonásobně rozdělovanou částku, distribuci zásadně ovlivňuje ZD. Š. - pochopitelně do klubů, které pořádají mistráky, poháry atd.

Každoročně dochází k internímu přerozdělování, v konečné fázi VŽDY pro oblasti dotované z přebytků na svazovém účtu.

Loňskou sezónu zatím uhradil celou svaz z prostředků vlastních a dotace AČR kromě Náchoda a Pardubic. Dodnes chybí na svazovém účtu přes 40 tisíc (před krácením šlo o částku ještě vyšší), které dostaly kluby v Hlučíně, Hrubé Skále a Myslívi a na které zatím marně čekáme. Pokud se tato situace brzy nevyjasní, je letošní sezóna vážně ohrožena. Dotace pro rok 1998 je proti skutečnosti roku 1997 poloviční (v AČR, v ÚAMK nebude asi situace jiná). Pokud kluby ÚAMK budou dotační peníze považovat za své (resp. je spotřebují pro oblast), nevím, kdo bude platit mistráky!

Proč ostravský klub je v AVZO, kde peníze nejsou, a není registrován v ÚAMK? Mohl peníze dostat rovnou a ne přes Hlučín, kam musely jít a být složitě přeúčtovány! A takových klubů je víc. Je s tím sice trochu práce, ale pokud ji nebude dělat víc lidí, těch pár to prostě neutáhne!

Zářným příkladem je Venca s Milenou, kteří pořádají Kapra, do poslední chvíle nevědí, jestli vůbec aspoň něco dostanou a přesto seženou tolik cen, že si pro ně chodíme i dvakrát!

Proč to někde jde a jinde ne?

A tak si nakonec uvědomuju, že tu plísňím ty, kteří nějaký projekt napsali, aby vůbec byl důvod někam dotační peníze poslat! Stejně jako na soutěžích většinou pořadatelé, kteří lítají po dlouhých přípravách ze startu do časovky, na zručnost, spočítají výsledky pak dostanou nejdřív vynadáno za jinak změřených 10 metrů nebo neobtaženou plnou čáru na silnici. A nejčastěji ad těch, kteří zatím neudělali nic, a tak ani nic nemohli zkazit.

Takže: díky všem, kteří táhnou dopředu, piší itineráře, shánějí inzeráty (poprvé v Ročence asi není ani jeden!), ceny, stojí na průjezdkách a často se ani nesvezou. Bez nich by se nesvezl nikdo z nás!

Doufám, že na konci roku se nebudeme loučit navždy, ale zase jen do poslední únorové soboty na Hrubou Skálu.

Hodně druhých míst za mnou přeje

