



Autoklub ČR



příloha **ROČENKY**

automobilových
orientačních soutěží



2009-2010



www.autoklub.cz
www.aoscz.info

Ahoj, v roce 1999 jsme začali jezdit AOS. Nejdříve ČP a od roku 2001 MČR. Od první soutěže, kterou byla zájmovka Jirky Boudného jsem snil o tom, že jednou to všem natřu a budu nejlepší. Po několika sezónách v MČR jsem

nejdříve zjistil, že těch dobřejších je hodně a že vítězství je směsice zkušeností, znalostí, dobré přípravy a štěstí. A že bez dobrého řidiče to nejde, že výsledek je vždy závislý na spolupráci a výkonech řidiče a navigátora.

Od roku 2006 jsme se snažili sesadit z trůnu nejlepší posádku posledního desetiletí, Jardu Holmana a Láďu Poláčka. Nikdy se nám to nepodařilo. Vloni Láďa skončil a tak nám ten mistrovský titul tak nějak zbyl, i když to stále vypadalo, že ani tentokrát to nedopadne a vyhrají Petr Černý a Slávek Radvan. Nakonec se k nám obrátilo štěstí a mistry ČR v AOS 2009 jsme my, manželé Lada a Mirek Paulů.

A jaká byla sezona 2009 z našeho pohledu? Co nás nejvíce zaujalo? Tak popořadě.

1. *Brno*, kolo druhé. Po noci plné nepřesností a chyb (byla to škoda, mohla to být dobrá soutěž) přišla technicky náročná a téměř bezchybná denní část.
2. *Čeladná*, kolo třetí, etapa první. Z velmi dobré mapové finty uprostřed první etapy mělo hodně posádek zamotanou hlavu. Rozhodovala příprava a znalost prostoru.
3. *Čeladná*, kolo čtvrté, etapa první. Na začátku jsme prožili horkou chvíli, kdy jsme se málem srazili se st.č. 11. Bylo to o fous.
4. *Čeladná*, kolo čtvrté, etapa třetí. Most přes potok Sběrný či Spěrný vyškolil hodně posádek, nás také.
5. *Přerov*, kolo páté a šesté. Bylo to pro mě moc těžké a moc mě to nebavilo.
6. *Vrchlabí*, kolo sedmé, první etapa, průjezd Vrchlabím. Hned na začátku těžká mapařina kolem automobilky, pak trochu technicky kolem Labe, znovu mapařina na hoření Vrchlabí a cestou zpět těžko najitelná jednosměrka pod poštou. Výborná kombinace se starou padesátkou. Tady pomohla dobrá příprava, podkladové mapy a pro nás samozřejmě domácí prostředí.
7. *Vrchlabí*, kolo sedmé, etapa první. Radar na padesátce umístěný hned za zatáčkou v Martinicích u Liščí farmy. Tam se moc nečekal, z patnácti prvních posádek bylo jen pět čistých.
8. *Nebákov*, kolo osmé, etapa druhá. Slepá mapa v Holíně před Jičínem, která vedla po louce, nikoli po cestě. Nechtělo se mi věřit, že jedeme správně.
9. *Praha*, kolo deváté, etapa druhá, obec Měšice. Velmi těžká kombinace mapové padesátky a vložených itinerářů (přechod pro chodce, dejka a stopka) kolem nevykreslené křižovatky. Po osmi minutách tápání ve tmě nám bylo odměnou objevené řešení. Bylo to jako vyluštit křížovku.
10. *Praha*, kolo deváté, etapa třetí, Neratovice. Etapa technicky náročná, ale hezky to na sebe navazovalo. Dalo se zajet čistě a v čase, což se nám málem podařilo nebýt nezapsané průjezdky do výkazu z hlavní silnice.
11. *Neratovice*, kolo desáté. Dlouhá zručka kolem skladu, pěkně to klouzalo.

A co bude v roce 2010? Uvidíme.

OBRÁTILLO SE K NÁM ŠTĚSTÍ

Mirek PAULŮ

Historická tabulka Mistrů republiky v AOS (dříve BOAS)

1965 Vajda	1988 Bublík-Kopeček
1966 Hlaváček	1989 Sokol-Dužík
1967 Jakubec	1990 Velan-Budík
1969 Kuzmín	1991 Velan-Budík
1970 Doležel	1992 Schlindembuchová-Schlindembuch
1971 Citta-Maršálek	1993 Schlindembuchová-Schlindembuch
1972 Lejsek-Lejsek	1994 Schlindembuchová-Schlindembuch
1973 Král	1995 Schlindembuchová-Schlindembuch
1974 Kencl-Kenclová	1996 Trtík-Sedloň
1975 Rujbr-Jarušek	1997 Kašpar-Sedláček
1976 Bartoněk-Hostinský	1998 Trtík-Sedloň
1977 Kencl-Kasalý	1999 Kašpar-Sedláček
1978 Kencl-Kasalý	2000 Štípek-Kalista
1979 Kencl-Kasalý	2001 Štípek-Kalista
1980 Kencl-Kasalý	2002 Holman-Poláček
1981 Strmiska-Strmisková	2003 Štípek-Kalista
1982 Zikmund-Vlk	2004 Holman-Poláček
1983 Janečka-Dužík	2005 Holman-Poláček
1984 Ludvík-Šourek	2006 Holman-Poláček
1985 Ludvík-Šourek	2007 Holman-Poláček
1986 Velan-Budík	2008 Holman-Poláček
1987 Kratochvíl-Kratochvíl	

2009 Lada Paulů – Jaromír Paulů

Po úspěšné sezóně 2008 jsem si bláhově myslel, že v roce 2009 si to rozdáme o Mistra ČR AOS s Paulů a Černobilem, ale skutečnost dopadla úplně jinak.

POHLED NA AOS 2009 OD VOLANTU STČ.3

Mirek ZDRUBECKÝ

1.kolo ČP AOS Hrubá Skála

Přestože Pavel ze zdravotních důvodů nemůže, nenechám si Hrubici ujít. Přemluvil jsem Robika, ale jen za volant. Tentokrát sedám vedle (po x letech) a vyrážíme s mladejma směr pivovar Svijany. Hned u pivovaru jsem ve svém živlu. Znamé tváře, neznámá auta (sč.13), tak to mám rád! A hurá na trať.

1.etapa: Samozřejmě, že sežerem 0,2 m na mostě, pak nejedem v 188 R a tak to máme za 300, ale čas stíháme dobře. Po 1.etapě máme 320 + 106 JZ a jsme 4. Paráda!

2.etapa: Na PK jenom za 100 (nejel jsem v 208 P), ale nestíháme čas (290 tb.) A tak se před nás dostávají sč. 6 (nejlepší v etapě) 7, 8, a po JZ 2 i sč.60. Přesto nás soutěž baví (mně není kupodivu špatně) a vesele pokračujem dál.

3.etapa: Tady už je to horší. Nemám kruháč 360, vlož.2 jedu pokaždé 180 a v 309 neodbočím 120. PK za 660, ČK za 300. Skvělá práce. Celkově 13. místo. Je vidět, že bez Pavla to není ono!

Ještě, že mladí skončili až za náma. To by Radek měl doma pořádné kecy. I přes nelichotivé umístění se mi soutěž velice líbila. Chyby, které jsem udělal, byly jenom moje a ne pořadatele. Akorát ten kruhák mohl být levnější. Jsem moc rád, že letos je Hrubá Skála mistrák!!!

2.-3. kolo ČP AOS Praha

Do Prahy jsme vyrazili v plné síle. S Pavlem, a já na správném místě za volantem. Jižní spojka ale v pátek není to správné řešení. Dvě hodiny v koloně člověku nepřidá. Ale přejímku jsme stihli. Známí pořadatelé, kemp i prostor soutěže. Co mě mile překvapilo, bylo ubytování v mobilhome.

K soutěži:

Noc: jednodušší, ale my děláme jedinou chybu na kruháku (letos podruhé) za320. Nepochopili jsme, že se musí řešit mapově! Mimochodem neznám mapovou značku kruhový objezd. Byla to podmínka, takže to je v pořádku. Šesté místo nic moc.

Den: Petrovy soutěže moc nemusím. Přehršel vložáků a podmínek mně moc nesedí.

Konečně čtvrté místo je lepší než v noci, ale na bednu nám chybělo jenom 6 bodů! Jestli to nebylo tím, že Mirek Paulů na třetím místě měl JZ za 94 a já za 120. Holt JZ musím neustále trénovat.

1.-2. kolo MR AOS Brno

Konečně mistrák. Vyjíždíme ráno a pilně mapujem jih Brna. Tentokrát i s mladejma, ať vědí, zač je toho loket. A již při mapování se to začíná komplikovat. Záhadná porucha směrovek na favoritu nás znepokojuje. Kupujeme nový přerušovač, ale závada se na JZ opakuje. Tímto ještě jednou děkuji Petrovi Černejch za pomoc při opravě. Toto pěkně začíná. Ale to jsem ještě netušil, co nás čeká na trati!

1.kolo. Noc: Z ČK reálně na mapovou křižovatku. Ale v mapě taková křižovatka není. Je to samozřejmě hned následující reálná, ale chyba hned ve druhém okýnku je předzvěst co nás čeká. Pak si ještě vzpomínám, že jsme se nemohli za živýho boha dostat do kóty tuším 220 a dva různé body č 2. Jeden matriční a druhý se vynášel reálně o ulici vedle! To, že ČK4 byla obousměrná, (přes zdviženou závoru, nebo správně okolo PK 77) mě vůbec nevzrušovalo. Byl jsem rád, že to skončilo. Po takové soutěži jsem vážně přemýšlel, co tady vlastně dělám. Tím nechci nikoho odsuzovat. Naopak obdivuji každého, kdo se do stavění trati pustí. Ale tohle se moc nepovedlo. K ubytování a snídani se vyjadřovat nebudu. Já jak lehnu, tak hned spím a po snídani jsem se dorazil z vlastních zdrojů.

2. kolo. Den: Upřímně řečeno jsem měl ze dne trochu obavy. Janek mně ale příjemně překvapil. Po té noci jsem si docela spravil chuť. Jedinou připomínku mám ve 3. etapě k mapové pravé za kótou 234, kde to bylo reálně rovně. Největší chybu jsme udělali při přepisování průjezdek do výkazu a to nás stálo umístění na bedně, nejen v samotné soutěži, ale asi i celkově v mistráku. Takže po prvním Dvojkole dvě sedmičky nic moc.

3.-4. kolo MR AOS Čeladná

Tady jsem Pavlíka nechal na holičkách, za což se mu ještě jednou omlouvám. Vyměnil jsem sen o mistru AOS za jiný sen (vidět zámky na Loiře). Bylo to dost těžké rozhodnutí. Důžovi soutěže se mi vždy líbily a dle doslechu tomu nebylo jinak! Letos určitě přijedu!

4. kolo ČP AOS Kladno

Co o soutěži psát? Trať byla, jako vždy od Pavlíka, náročná, ale bez chyb. I Verče se docela povedla, a tak jsme nemuseli řešit žádné připomínky. Mě potěšila hojná účast posádek. Snad malou perličku. Nejlepší řidič Horyna nejel přes poslední radar, kde ostatní docela nabírali trestné body.

5. kolo ČP AOS, MR AOS družstev

Po dlouhé prázdninové pauze se docela těším, že se někde svezem. Je potřeba se před mistrákem trochu rozhejbat. Krakonoš je k tomu úplně ideální. Již složení pořadatelského sboru (Boudný, Paulů a rozhodčí mistr republiky Poláček) dává záruku dobré soutěže. Ale co s družstvama? Chybí nám třetí do party. Verča vypisuje konkurs a ozvali se nám Raškovi. Výborné řešení. Janu si pamatuju, když ještě v Poděbradech chodila do školy (její táta Malý jezdil BOAS), a Ivan pochází z Příbrami. Takže vlastně Středočeši. Také je zajímavá kombinace startovních čísel 3, 33 a 53.

Ale teď k samotné soutěži. 1. etapu jsme zvládli docela dobře, pouze 80 na čase, ale ve 2. jsme udělali chybu při nájezdu na SM 23 za 360, a následoval propad výsledkovou listinou na 8. místo. Když si vezmu, že na 2. místo nám chybělo 111 bodů! Škoda. Snad budou družstva lepší. V 1. etapě 60 tb. není tak nejhorší, ale zato druhá. Za 300. Trošku jsme nezvládli mapařinu v kotě 502 a nedojeli do 571. Ještě ke všemu mám 100 tb. na radaru. I když měřit 50 v polích je podle mě pěkná sviňárna. Největší strach z radaru měl Ivan, aby nám svými body za radar nepokazil družstevní skóre, ale když se dověděl, že mám stejně jako on, tak se uklidnil. Čtvrté místo jsme ani nečekali, ale 177 tb. od medaile přeče jenom trochu zamrzí.

Výborná soutěž! Když si vezmu, že Mirek s Jirkou připravili 368 km trati je to neuvěřitelné. Kluci díky!

5.- 6. kolo MR AOS Přerov

A teď nás čeká mistrák. Body potřebujem jako sůl, tak vyrážíme již ve čtvrtek. Prostor soutěže je nám povědomý, ale autoři trati nám nic neříkají. Již prováděčky nás trochu zarazí. Cituji: „některými cestami, kde běžně neprojde 1 auto za měsíc, povede celkově až 200 průjezdů!“ Tam budou asi problémy.

No ale jdeme na to. V 1. etapě jsme si špatně vyložili vložák na dejkách P (neplatí s dodatkovou tabulkou C3a/C3b) a nejeli jsme pravá ani na kruháčích! Za 300 tb! Pokolikáté zase kruháč? Za Lýsky opouštíme mapu a reálně se na ní dostáváme na křižovatce u obce Prosenice. V momentě, kdy se zpátky dostávám na mapu, jsem ale v jízdním pruhu rovně, takže nemohu odbočit rovnou do kóty 122. Objíždíme teda vesnici a máme to za 160. Když po soutěži říkám hlavnímu rozhodčímu, že nemohu odbočit, protože mám pod autem na silnici šipku rovně, tak mi odpověděl. Když ji máš pod autem, tak jí nevidíš a můžeš odbočit. Taková odpověď mi bere chuť k jakékoliv diskusi. Také jsme špatně přečetli PK Q a napsali O! Zbytečných 160 tb. PK neumisťovat v noci do pravých zatáček, kde světla auta svítí ven ze zatáčky a vpravo do příkopu není vidět přes lampičku spolujezdce. AOS by měla být o tom, kdo má správný průjezd, a ne kdo na poslední chvíli zahlédne PK. PK by měli být nepřehlédnutelné! A pak ten čas! Když jednomístná startovní čísla vybírají 40 minut, co dělají ti s vyššími čísly. Druhá etapa byla lepší. Bylo znát, že je od jiného autora. Čas měkčí, nebyť toho že jsem chytil 160 na radaru, (Zbyšák 310!) dobrý. Jediný problém je s mapovým nájezdem na SM 1. Jestliže se s výkladem řádů neshodnou dva jejich autoři, tak je asi něco špatně, a měly být uznány obě varianty PK 8. Třetí etapa opět časově náročná, ale jinak bez chyb v itiku. My měli 31 minut sekeru a jednu PK navíc. I přes zmiňované připomínky se mi soutěž líbila. Zato o dni se mi ani psát nechce. Podmínka o přečíslování kót znehodnotila jinak docela dobrou soutěž! Já osobně jsem pro její zánik. Jeden špatný průjezd vede k dalším chybám a zbytek etapy jede člověk úplně naruby! Viz náš příklad. V 1. etapě jsme špatně najeli na SM7 za 160 tb, ale k tomu nám chyběl průjezd kótou 105. Zbytek obce Majetín za dalších 320 a ztráta času při marném hledání chyby, který nám chyběl na konci etapy (dalších 360). Do ČK jsme přijeli 10 vteřin před diskem. To bylo poprvé, kdy jsem si myslel, že by bylo snad lepší být disklí! Ani 2. etapa za 45 tb. (jiný autor), ani 3. relativně slušná etapa, můj dojem nevytěpšila.

A na závěr 4. etapa. To věčné přesvědčování některých posádek o jejich pravdě, to by si snad mohly taky odpustit. Rozhodovat se má na trati a ne u zeleného stolu!

6.-7. kolo ČP AOS Plzeň

Po zkušenostech z minulých let se mi do Plzně moc nechtělo. Ale je to blízko, jedou se dvě kola a tak přeci jenom jedem. Autor trati Venca Lecjaks dlouho AOS nejezdí a bylo to znát. Již tradičně špatně čitelná mapa (černobílá kopie plánu města) nás sice nepřekvapila, ale že se nemůžeme dostat od severu do kóty 104, protože vždy narazíme na dejku, kde musíme dělat vložák pravá, to nás rozhodilo. Chvilí to marně zkusíme, ale pak se na to vy..... a jedem rovnou do bodu „B“ (za 360). Prostě jsme nepochopili, že se to jede podle x let starých řádů. Den nebyl o nic lepší. Třeba vložení ity, po přejetí D5 odboč vlevo. Jednak mi chybělo reálné návěští D5, a i to odbočení bylo přes spornou plnou čáru.

A zase se výsledky dělaly u zeleného stolu. Docela mi bylo pořadatelů včetně Vaška líto. Určitě si se soutěží dali hodně práce, ale Plzeň se prostě nepovedla!

7.-8. kolo MR AOS SERVICE TOUR

Tak tohle byla soutěž podle mého gusta. Mapa vyčištěná stará M 50, na takové jsem vyrůstal. Tady ti GPS moc nepomůže, když musíš zjistit, kudy vede mapová silnice. Takhle já si představuji AOS. V 1. etapě nemáme akorát PK „H“ ve Vrchlabí. Na konci šipkáče jsem na dejce, kde nemám daný výjezd a mám jet mapově do 524. Buď jsem na mapě a jedu do živé PK „3“, nebo nejsem, ale pak mi chybí výjezd z dejky. Ve 2. etapě nám chybějí 2 PK. PK „N“ byla mapařina v kótě 423 (to seno) a druhá asi v Lomnici. V Lomnici to bylo vůbec zajímavé. Potulující se mládež přemísťovala PK. Policie pomáhala a chránila. Třetí etapa se nám moc nepovedla, (za 510), ale celkové 2. místo super. Konečně letos první bedna! Mirek s Ladou před náma o parník, ale za náma je to našlapaný. Bodický-Prošek o 27 bodů. Po dojezdu jsme výsledky ještě nevěděli, tak jdeme spát. Ovšem spaní bylo snad nejhorší za několik let. Přestože jsem na sebe navlík všechno, co jsem sebou měl, stejně mi byla zima. Ani tekutej spacák nepomoh! Po probdělé noci vyrážíme na trať. Než jsme se pořádně probudili, nemáme PK „H“, ale pak již vše. PK 100 ČK 110. Ve 2. etapě nemáme 2 za R, a na konci v Jičíně PK „7“. Fakt nevím, jak to v Jičíně mělo být. PK 200 ČK 40. Třetí etapa byla lehčí. Za 0 na PK to má polovina posádek. Od Ivana docela slušná práce. Den byl o poznání lehčí, ale bez chyb!

Naše vítězství je taková třešnička na dortu. Ještě zajímavost pořadí na radaru: Zbyšák 240, Ačaj 190, Radek 140.

8. kolo ČP AOS Tábor

Do Tábora jedem v klidu. Na bednu v celkovém hodnocení ČP již nemáme nárok, ale na jihu Čech se nám vcelku daří. Tak uvidíme. Kováč – Kočí je dobrá kombinace. Po tradiční rozpravě jdeme na to. JZ nic moc. I Radek je lepší. Ale na trati jsme lepší my. V první etapě máme akorát PK „A“ navíc (nedojel jsem až k značce průjezd zakázán). ČK 190 tb. Ve druhé 160 na PK a 100 ČK. Zato třetí, to je maso. Přehlídnutý začátek obce 160, vjetí do slepé ulice 60, opuštění slepky 100, chybný nájezd na SM 35 200, nedojeli si pro PK „24“ 100 (u nádraží jsme změkli) a na konci do ČK přes slepou ulici 100! Pěknej nákup! Když to Pavel všechno spočítal, a vyšlo mu hrozných 1756 tb, říkám si, zas nemáme nárok. Ale ouha. Holman má 1872, Mirek Paulů přes dva tisíce a ostatní ještě víc, tak se mi to ani nechce věřit. Prostě jsme utrpěli vítězství! Doufám, že se nám bude v Táboře dařit i letos.

Jedna zajímavost. Na vrub řidiče šlo víc bodů, než na spolujezdce! Myslím hlídání značek (tu rozhlednu našel Pavel). To nebyvá často. Od pořadatelů krásná práce. Nezbyvá než se těšit na letošní mistrák.

9.-10. kolo MR AOS Pražský osel a MEVA Cup

A jdeme do finále. V celkovém pořadí jsou karty rozdány jasně. Černý s Radvanem si to rozdají o mistra s Paulů. Mrštík - Klenák mají třetí místo skoro jisté. My, Horyna-Kočí a Vlk-Kopeček již máme šanci pouze teoretickou. Přesto se nemíníme vzdát předem. Od Michala jsme již něco jeli, ale Marek nám nic neříká. Zato Zdeněk s Ludkem je notoricky známá dvojka. Tak jdeme na to. JZ za 178 4.místo. to by šlo, ale 160 tb v 1. etapě znamená až 8.místo po první etapě. Místo PK 24 jsme vzali nám sympatickou „KLA“. Ve 2. máme na PK jenom 100 (nemáme podruhé PK 1), ale 220 na čase. Dostáváme se před Vlka na 7. pozici. Za to 3. etapa se nám moc nepovedla. 460 na PK je hodně. Celá po Kralupech, pěkná soda. Z PK nám chybí 6, jedno R, místo 39 máme 37 a 16 na konci. Sice díky tomu, že Bodický má na radaru 130, postupujem na 6. místo, ale na celkové 3. je to málo. Mirek s Ladou jsou 1. a mají zaděláno na mistra. Ještě pořadí na radaru. První tradičně Zbyšák 240, 2. Radek 230 a 3. tentokrát Starý 150. Spát jedeme domů (máme to 20 km), tak ani nevím, jak byla moc bouřlivá debata. Myslím si, že v ití moc chyb nebylo. Vyspalí do růžova (ve vlastní posteli), startujeme do dne. 1. etapu máme na PK za 0, ale to má ještě dalších 5 posádek. Za to ve 2. etapě na PK 420. Fuj! Sice nás trochu rozhodila chyba v ití u kóty 207, ale naše chyby byly převážně jinde. PK 80 jsme sice našli, ale usoudili že to tak Zdeněk nechtěl a nenapsali (za 100). Dál máme 37 navíc, místo 42 máme 43 a ještě chybí 55. V etapě to je až 9. místo a celkově po dvou etapách 3. společně s Kubíčkem. Ve 3. etapě jsme čistí a jdeme na druhé místo před Ladu s Mirkem (mají 100 na PK). Těm to ale asi moc nevádí, protože Černý-Radvan jsou až 8. a tím pádem jsou MISTŘI. Ještě přidám výsledky zajímavé JZ (kde jinde se do slalomu najíždí smykem) a radaru. JZ 1. Bodický!, 2. Holman a o 3. se dělíme já s Láďou Horynou a Mirkem Paulů. Radar: 1.tentokrát Krupa 380, 2. Kubíček 320, 3. Raj 310 a až 4. Zbyšák 300.

Mistry ČR AOS 2009 se stali Lada a Mirek Paulů, myslím si zaslouženě. Jen dvakrát za celý rok chyběli na bedně a asi nejvíc tomu věnovali času. Gratulují!!!

Vicemistři Petr Černý s Bohoušem Radvanem měli raketový nástup do sezóny, ale v závěru jim došel dech. Letos to budou chtít mistrům určitě vrátit!

Třetí místo: Venca Mrštík se Zdeňkem Klenákem podávali vyrovnané výkony po celý rok a bednu mají zaslouženě!

A my? Co na začátku člověk promrhá, na konci již těžko dožene. Letos musíme jet pořádně již od Hrubice!

Mistr volantu Jarde Holman je pro mě jasná kvalita! Vicemistr Mirek Paulů. Do dneška jsem nepřišel na to, jak to s tím kombajnem dělá? Klobouk dolů. Třetí Bodický je pro mne největší překvapení! Porazit i Černýho, to asi něco umět musí.

9. kolo ČP AOS Chlumec

A na závěr Mikulášská v Chlumci opravdu o Mikuláše. V předvánoční atmosféře se jedem rozloučit se sezónou. Nejdříve něco málo k trati. V 1. etapě jsou trochu problémy s kótou 201. Je potřeba si uvědomit, že „opustit rovně“ znamená příjezd i výjezd stejným azimutem. To jsme zvládli, ale nemáme PK 11. Zase nás zaskočil kruháč! Po kolikáté tento rok? Nebyl na mapě vykreslen. Tak že: vjedu na kruháč, po něm jedu nemapově, na další odbočce se dostanu na mapu, ale dovnitř silnice nevede tak musím ven. Tam se otočím na bublinec vrátím se na kruháč a pokračuji dál. Vzhledem tomu, že mapa je kreslená, tak se mi to moc nezdá. Já bych to osobně takhle nepoužil. Druhá etapa měla hezkou pasáž ve čtvrti Klíše, ale po ní chybu u rondelu (tohle není kruháč!) před kótou 190. Rozhodčí musel zrušit tři PK, což nám pomohlo, my neměli PK 35. Tak že: PK1 100, ČK1 25, PK2 0, ČK2 20, JZ 150. Celkově 295 a jasně první místo. Sice Pavel zase remcal, že on na trati má míň, než já na JZ, (a to jsem ji měl tentokrát nejlepší!), ale to jen dokresluje uvolněnou atmosféru, která na Mikuláši panovala.

Vítěz ČP AOS Černý-Radvan byl znám již předem. Druzí manželé Paulů si celkové místo pojistili druhým místem v Chlumci a na Holmana zbylo i přes pomoc Radvana třetí místo.

Co říci na závěr?

Moc děkuji všem pořadatelům (i těm v Plzni), protože takových lidí, kteří ve svém volném čase a zadarmo dělají něco pro druhé, je čím dál tím méně. Autorům trati se omlouvám, jestli mé připomínky byly někdy moc kritické, ale tak jsem to viděl já od volantu automobilu Škoda Favorit se startovním číslem 3.

Mirek Zdrubecký

Sezónu 2009 samotnou nebudu příliš rozebírat, na to se v této příloze věřím najdou zase jiní, snad se toho ujme tradičně zejména Mistr, letos už ne tradiční, ale nový Mistr. Titul je v dobrých rukách oprávněně (Lado, samozřejmě mluvím o celé posádce, ale pokud sázím, kdo bude psát, tak..?..☺). Zase se podařilo všechny seriály sezóny naplnit pořadatelsky, což je perfektní a všem pořadatelům patří za to nesporně poděkování, i když ne všichni obdrželi maximální pochvalu.

ČUMÁK, VÝFUK, TUŽKA Karel DVORSKÝ

Mistrovská sezona nám začala tím, že jsme pořádali první dvojkolo, kde jsem si zlámal haxnu, takže jsme druhé dvojkolo jeli v obráceném gardu. Ve 3. a 4. dvojkole se taky dařilo nějak střídavě oblačno, naštěstí jsme vše spravili na konci sezony aspoň na tu sedmičku. Jednotlivé soutěže jsme rozebrali všichni vehementně v diskuzi, tak do toho se také pouštět nebudu. Abych udělal aspoň nějaký závěr z našich dojmů této sezony, tak je to ten, že pořádání dvojkola a tím ztráta dvou „opravných výsledků“ je docela citelné oslabení. Věc k zamyšlení.

Český pohár nemůžu komentovat vůbec, když ho jezdíme jen příležitostně.

Moravský pohár si myslím prožil další kvalitní sezonu a také díky tomu se projevuje silnější obsazení moravských posádek ve výsledkové listině MČR. Také se ale zvyšuje jeho obliba u českých posádek a díky tomu a díky zvláštní symbioze MČR a MP (pro nás bohužel) nás nějak pořád otravují češi na moravském poli ☺. Tak jsme rádi, že už dva roky po sobě nás porazili nakonec jenom Mistři. Ale když se podívám do pracovního kalendáře 2010, tak jestli to takhle půjde dál, brzy bude MP=MČR. Věc k zamyšlení.

No a teď to slíbené – čumák, výfuk, tužka

Když už jsem slíbil, tak rozbor malování a gumování čumákem a výfukem, podle mě tužkou. I když všichni víme, co nás trápí, pro úplnost uvedu, že se jedná o Řády AOS část M/4-9 Podmínka o dokreslování a rušení komunikací. Věřím, že jsme se s technickým výkladem a řešením už smířili všichni, proto považuju za nedobré uvažovat s nějakým obratem „do druhé zdi“. Někomu se ovšem znění zdá logické, jiným ne. O snaze nějakým způsobem ošetřit znění tak aby to bylo logicky stravitelnější i odpůrcům se uvažovat dá a mělo by se. Například já nevidím žádný podstatný rozdíl, takže nevidím problém, když bude slovo PROJETÍM nahrazeno slovem PROJÍŽDĚNÍM. Pak bych byl ale důsledný a zrušil i termín PRŮJEZDEM. A mám pocit z diskuze, že by alespoň některým pomohlo, že ☺? Alespoň nevidím důvod, že by to mělo u zastánců stávajícího znění hrát nějakou roli.

Stejně si myslím, že každý mm silnice se dokresluje jetím (projížděním) a ne až nějaký, nevím čím, definovaný úsek projedu celý, tak ho celý namaluju. To bych měl za sebou stále nějaký úsek projety a nenamalovaný (nebo nesmazaný). Na všechno by se možná našel lék v obou variantách, ale uvedu ještě dost dobrý důvod, proč malovat tak, jak dnes (jejky, jak mně se přičí to čumákem). Ono to taky souhlasí s tím, že s podmínkou se má obecně počítat dopředu. Napřed jsem měl obavu, že to budu muset malovat, naštěstí nemusím, protože jsem to našel jako Příklad 2 přímo u zmíněného odstavce, tak si to prosím vezte jako pomůcku, pokud ještě čtete. Z bodu A výjezd a mapově do B. Jakmile si kreslí výfukem bez domalování odjede za bodem A doleva, domaluje si až pak a jede celou cestu do B proti jednosměrce. FUJ. Myslím, že to stačilo, tak až dostanete Přílohu do ruky a ke čtení, můžete se do mě pustit.

Všem vám i nám přeju, aby kalendář nové sezony nějak dobře dopadl, ať se stavitelům daří vše zvládnout tak, aby se to jezdcům líbilo a dali pořadatelům chválu a tím byli všichni spokojeni.

Karel Dvorský

Všechny soutěže měly 3 etapy. Podle ití jsme měli ujet 1044 km za 35,8 hodiny. Když k tomu připočtu nějaké to zpoždění, tak jsme strávili na trati jeden těžce odpracovaný pracovní týden :-o

ZAJÍMAVÁ STATISTIKA M ČR AOS 2009

Zdeněk KLENÁK

- Průměrná etapa** vypadala takto: **34,8 km, čas na projetí 70 minut, cca 2,5 detailu, 1,5 podmínky (+další 0,5 podmínky platící pouze v určité části) a 1 vložák (+1,5 dalšího vložáku platícího pouze v určité části).** Dále se v každé etapě vyskytovaly průměrně 3 slepé mapy (toto číslo jsem poprvé sledoval v r. 2006). Počet SM se nám vrátil zpět k předchozímu průměru (po nárůstu v r. 2008 na 4 SM), v r. 2007 necelé 3, v r. 2006 3,5 SM. Jinak skladba zůstala prakticky skoro stejná jako v letech 2000-2008. Délka soutěží zůstává na stejné úrovni od r. 2000 (98- 108 km), pouze v r. 2003 byla delší- 118 km- viz tabulka níže. Počet detailů byl jeden z nejnižších za poslední roky- 2,5 detailu (v r. 2008- 4, v r. 2007- 3,5, v r. 2006- 5 tj. nejvíce, v r. 2005- 4, v r. 2004 pouze 2 a v r. 2003- 3). Nadále zůstává trend, kdy se nám vložené ití spíše přesouvají ze záhlaví do jednotlivých částí, celkový počet vložáků oproti předchozímu roku klesl a to díky poklesu počtu VI platících pouze v části. Poměr vložáků se nám začal měnit takto: v r. 2006 byly uvedeny 2 vložáky v záhlaví a 1 platil pouze v určité části ití, v r. 2007 se poměr obrátil tj. 1 vložák byl v záhlaví a 2 platily pouze v části ití a v r. 2008 nám navíc přibyl ještě další 1 vložák platící pouze v části ití. U podmínek zůstal oproti r. 2008 stejný počet uvedený v záhlaví, ale klesl počet podmínek platících pouze v části (v r. 2008 byla další 1 podmínka uvedena pouze v části). Vzhledem k poklesu počtu detailů, podmínek, vložáků i SM oproti r. 2008 by se dalo tedy konstatovat, že došlo ke zjednodušení itinerářů.
- Průměrná soutěž měřila 104 km a jela se průměrnou rychlostí 30 km/hod. Po podstatném snížení průměrných rychlostí v roce 2004 se nám průměrná rychlost drží stále kolem 30 km/h (v r. 2006 nejnižší 27,3 km/h.).** Vzhledem k místnímu obyvatelstvu a bezpečnosti silničního provozu je to určitě dobře!!
- Pro přehlednost **porovnání délek a průměrných rychlostí** v posledních letech:

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Průměrná délka soutěže (km)	108	98	105	118	108	99	105	101	106	104
Průměrná rychlost (km/hod)	32,5	34,2	34	33,7	30,4	29,2	27,3	29,3	29	30

- Pořadí soutěží podle obtížnosti (od nejtěžší po nejlehčí)**- měřeno počtem TB za 10. místo:

Pořadí dle TB za 10.místo	Pořadatel	TB za 10. místo	TB za 1. místo
1.	Přerov- noc	2031	1474
2.	Vrchlabí- noc	1695	698
3.	Brno- noc	1669	1106
4.	Přerov- den	1546	1034
5.	Praha- noc	1274	364
6.	Sobotka- den	1091	580
7.	Brno- den	1060	239
8.	Roudnice- den	1004	604
9.	Čeladná- noc	912	436
10.	Čeladná- den	686	209

Z výsledků vyplývá, že bodové přiděly byly celkem rozumné. Je ale zajímavé, že v r. 2008 měl 10. v pořadí na nejlehčí soutěži 1445 TB (!) a bodová vyrovnanost soutěží byla větší. Vždyť v r. 2009 bylo 6 (!) soutěží lehčích než nejlehčí soutěž v r. 2008, takže jednoznačně trend k menší obtížnosti soutěží. Jestli je to dobře nebo špatně, nechť si každý udělá úsudek sám. Kdybychom spokojenost měřili počtem bodů, které udělují posádky za trať+ itineráře, tak v r. 2008 bylo průměrné bodové hodnocení soutěže 7,72 bodu (počet hodnotících kolem 70%) a v r. 2009 prakticky stejných 7,7 bodu (počet hodnotících cca 80%). V seriálu se vyskytlo několik spíše lehčích soutěží, avšak 2 nejlehčí soutěže byly posádkami hodnoceny jako nejlepší (Čeladná)!!

Z výsledků vyplynulo jedno drtivé a pár výrazných vítězství (když jezdili Holman s Poláčkem, tak drtivých vítězství bývávalo více ☺):

- v nočním Vrchlabí vyhráli domácí manželé Paulů s 698 TB, druzí v pořadí Zdrubecký- Kotina získali 1322 TB!!
- v denním Brně vyhráli Černý s Radvanem se ziskem 239 TB, 2. manž. Paulů získali 485 TB!!
- další výrazné vítězství zaznamenali manželé Paulů v denní Čeladné s 209 TB, druzí Černý Radvan měli 422 TB.

5. **Nejvíce TB-** jako nejtěžší se potvrdily obě soutěže, které pořádal Přerov. Poslední získal v denní soutěži 3436 TB a v noční soutěži 3388 TB. Započítal jsem pouze budoující posádky s licencí.
6. **Nejdelší soutěže-** Přerov- noc 118 km. Je nutno pochválit pořadatele, že se všichni „vešli“ do maxima 120 km stanoveného Řády. Oproti dvěma předchozím rokům se polepšili (jen pro připomenutí Žižkov 2008- den- 146 km, Libošovice 2007- den 140 km). Druhá nejdelší soutěž Přerov- den 115,5 km, 3. Brno- den 109 km.
7. **Nejkratší soutěž-** Čeladná- den 95 km. Všechny soutěže byly v r. 2009 byly svou délkou vzácně vyrovnané (všechny v rozmezí 95- 118 km).
8. **Nejdelší etapa-** D1 Přerov 48,7 km (D2 Roudnice 47 km, N1 Přerov 46,4 km, D3 Přerov 42,8 km).
9. **Nejkratší etapa-** D2 Čeladná 20 km (N2 Čeladná 21 km, D3 Sobotka 21 km, D3 Roudnice 23 km)
10. **Nejpomalejší etapy-** 1. N3 Praha- 20,2 km/h, 2. D2 Brno- 24 km/h, 3. N2 Praha 24,6 km/h, 4. D3 Roudnice- 25,1 km/h a 5. D2 Roudnice- 25,6 km/h..
11. **Nejrychlejší etapy-** 1. N2 Čeladná- 42 km/h (jela se celá ve městě, občas omezená rychlost na „30“ a v noci !!!, nikdo nestihl čas, 1 posádka o 2 min. pozdě, další o 9 min. pozdě atd.), 2. N2 Přerov- 41,2 km/h, 3. N1 Čeladná- 41 km/h, 4. D3 Přerov- 38,3 km/h, 5. N1 Přerov- 35,7 km/h.
12. **Nejvíce detailů v etapě- 7 detailů-** N1 Praha (Roudnice D2- 6 detailů)
13. **Nejvíce podmínek v etapě- 4 podmínky** pro celou etapu (+ 1 další v části)– D1 Přerov (N1 Praha+ N1 Přerov- 3 podmínky+ další jedna platící v části).
14. **Nejvíce vložáků v etapě-** 4x VI (+ další 3 VI platící v části)- D2 Sobotka (N2 Brno- 3xVI+ další 2 VI platící v části)
15. **Hodnocení soutěží dle posádek** (stav ke dni 31.01.2010):

Trať+ itineráře: 3 nejlépe hodnocené soutěže:

1. Čeladná- noc **8,83 bodů**
2. Čeladná- den **8,61 b.**
3. Praha- noc **8,20 b.**

Hodnocení několika soutěží bylo poměrně vyrovnané- 5 soutěží bylo hodnoceno v rozmezí 7,7- 8,2 bodu, nejnižší hodnocení bylo 6,06 bodu.

Péče o jezdce: 3 nejlepší dvoukola

1. Čeladná **9,17 bodů**
2. Brno **8,11 b.**
3. Praha/Roudnice **7,5 b.**

16. Pro zajímavost- průměrné bodové hodnocení soutěží v jednotlivých letech:

Trať+ itineráře:

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Průměr bodů	7,37	7,41	7,63	7,82	7,71	7,72	7,7
Pořadí	7.	6.	5.	1.	3.	2.	4.

Péče o jezdce+ organizace:

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Průměr bodů	8,24	8,20	7,39	7,87	7,73	8,88	7,51
Pořadí	2.	3.	7.	4.	5.	1.	6.

Počet posádek budoujících v jednotlivých ročnících MČR:

Rok	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09
Počet posádek	48	50	48	52	49	47	45	42	42	37	35	31	31	29	28	27	27

ZASTAVILI JSME TREND SNIŽUJÍCÍHO SE POČTU POSÁDEK V MČR??

zpracoval **Zdeněk Klenák**

Na posledních řádcích této *Přílohy Ročenky* chci jako vždy poděkovat všem, kteří věnovali trochu svého vzácného volného času a obohatili tuto přílohu svým příspěvkem..

A na úplný závěr chci vám všem aosáckým soutěžícím popřát, abyste měli čas, chuť a finance na účast v letošních soutěžích. Také přeji, abyste na aoskách měli hodně hezkých zážitků a pěkných výsledků. A všem pořadatelům letošních akcí přeji mnoho elánu, mnoho hezkých nápadů a ať toho moc - raději nic - nezkazíte.

Ať vám to jezdí.

PODĚKOVÁNÍ A PŘÁNÍ

Milan Vlk

Milan Vlk

Z letošních připravovaných itinerářů unikly některé detaily:

Podmínka č.1:

- na křižovatkách s předností L (vždy) a za značkou hlavní silnice P (vždy)



Projed' postupně všechny komunikace v detailu:

1. průjezd od nejsilnější k nejslabší
2. průjezd od nejkratší k nejdelší



Vložený itinerář VLití:

- za značkou *Hlavní silnice* vždy P (ihned)



Vložený itinerář No.1:

-z 1. kruhového objezdu (KO) vyjed' 1. výjezdem, z 2. KO vyjed' pátým výjezdem, z 3. KO vyjed' 8.výjezdem , ze 4. KO vyjed' 11. výjezdem, a tak dále. Po ujetí 9,68 km MAGIC ROUNDABOUT opusť.

