



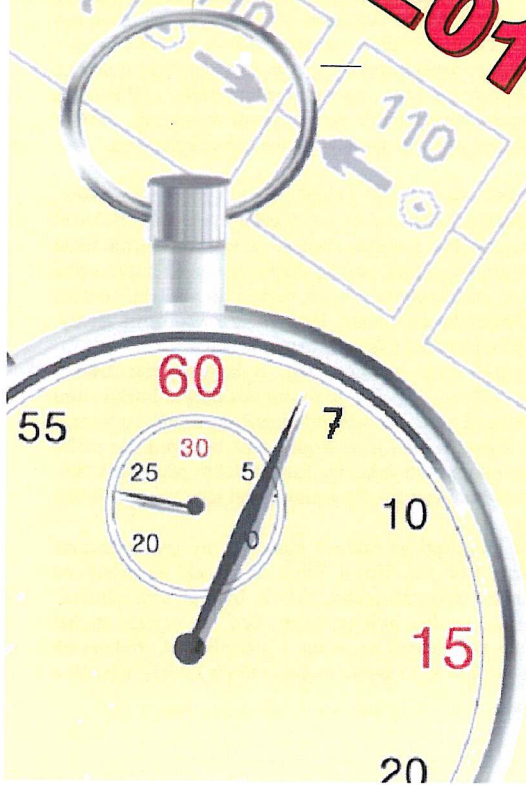
Autoklub ČR



příloha **ROČENKY**

automobilových
orientačních soutěží

2010-2011



www.autoklub.cz
www.aoscz.info

Lada a Míra Paulů

TŘÁSLI JSME SE O VÍTĚZSTVÍ



Třáslí jsme se o vítězství.

Začali jsme mistrákem na Hrubé Skále. Noc připravil Petr Špaček a Míra Starý, písal Zdeněk Borovička. Den postavili oudní a já jsem to písknul. Proto jsem noční část nebral moc vážně, velký výsledek jsem moc neočekával. Vlítli jsme do soutěže a hned v druhé vesnici jsme se vraceli. Trochu jsme ubrali. Měli jsme pak štěstí na konci 1. etapy, kdy jsem vynechal otočení za živou, za kterou ale byla chyba a ostatní tam ztráceli čas. S náskokem jsme nakonec vyhráli. Za chvíli po nás dojeli do cíle Kladeňáci, ale s rozbitým autem. Nenastoupili ani do denní části. V té hodně posádek přehlédlo mapové otočení v JZD, bohužel jsme neošetřili špatný průjezd, posádky hodně bloudili a mnozí svoji chybu pak opravili. Vyhrál Petr Špaček s Mírou Starým, vlastně domácí posádka. A tak první dvoukolo bylo výsledkově pro nás velice úspěšné. Měli jsme jednu jedničku a druhou neměl žádný z adeptů na celkové vítězství. K tomu náš předpokládaný největší soupeř psal dvě nuly.

V dubnu se jelo do Hlučína. Tentokrát jsme už měli důslednou přípravu, projížděli jsme i takové čtvrti jako Přívov, ale tam jsme raději ani nezastavili. Autorům tratě nevyšla první etapa s dokreslováním komunikací, ostatní ale byly dost dobré. Líbili se mi mapové finty v Petřkovicích a dojezd druhé etapy. Vyhráli jsme v noci. Ve dne se změnili autoři a s tím i změna stylu itineráře. Bylo to stále dobrý, ale pak jsem nějak nemohl pochopit fintu s mazáním jednosměrky v Hlučíně za 600 a psali jsme pětku. Zdeněk Klenák s Vencou také odmítli ve dne první místo, kdy zabalili konec třetí etapy tuším, že za 500. Prvního vítězství v sezóně dosáhli ve dne Míra Zrubecký a Pavel Kotina. Byli jsme na tom pořád moc dobře.

Páté kolo byl noční Most a Zdeněk Klenák jako autor. V první etapě jsme si vybudovali náskok, který jsme udrželi do konce. Soutěž byla pěkná a těžká, jak se od Zdeňka očekávalo. Bohužel kombinace v obci Lom byla neřešitelná a musela být zrušena, naopak si všichni užívali jízdu zručnosti na polygonu. Po této soutěži jsme už byli téměř mistři, stačilo jedno vítězství z pěti následných soutěží a nějakou tu dvojkou. Pak se mi ale přestalo nějak dařit a do poslední soutěže jsme jenom ztráceli a soupeři nás doháněli. Začalo to už v denní části. Dělal jsem laciné chyby, které v jednoduché soutěži, kterou šesté kolo bylo, na dobrý výsledek nemohlo stačit.

Čtvrté dvoukolo bylo v Mohelnici, na kterou jsem se moc těšil. Byli jsme pravidelným účastníkem moravského poháru v Mohelnici už dříve, v podstatě je to pro nás docela blízko. Juru Kubíčka jako autora znám a líbí se mi. Ale nevyhráli jsme. V noci nikdo neměl na Zdeňka a Vencu, ve dne jsem si spletl podjezd a nadjezd přes dálnici a brali jsme trojku. Což bylo pro nás málo, protože naši soupeři, severočeši a kladeňáci, tentokrát psali jedničky. Soutěž dobře odpískal Vláďa Dužík, v soutěži nebyly hrubé chyby. Výborné bylo ubytování. Za zmínku stojí také výborné druhé místo Andreje Morela s Agniezskou Raj.

Před posledním dvoukolem byli stále ještě tři adepti na celkové vítězství, my jsme postupně ztráceli svůj náskok a začínali se třást o celkové vítězství. Noční Tábor se jel celý po městě, co všem nejvíce scházelo, byl čas. Standa jako autor tratí nás trochu podusil, bylo to dost náročné. Vyhráli zase kluci z Kladna, a pokud by vyhráli i ve dne, byli by mistři. Teď jim nejvíce chyběl výsledek z prvního mistráku. Nakonec jsme ale den vyhráli my a tím i obhájili titul. Podzim už nebyl tak dobrý a pro nás to byl v Táboře šťastný konec. O smúle mohou mluvit Zdeněk Klenák a

Venca Mrštík, do poslední chvíle útočili na příčky nejvyšší, nakonec je v úplném závěru vytlačili z třetího místa brňáci Dvorští. Druzí byli už jmenováni Míra Zrubecký a Pavel Kotina.

Ještě bych se chtěl zmínit o soutěži družstev v Brně. Družstva se podařila. Start a jízdy zručnosti byli na letišti v Tuřanech. Jak družstevní etapy, tak moravský pohár, byli bez jediné připomínky. Janek stavi náročně tratě a téměř bez chyb, také Petr Dvorský byl přesný. Já jsem naše družstvo moc nepodpořil, a to jsem se tááák snažil. Naše krakonošovo družstvo skončilo až druhé, těšně před nejlepším polským družstvem, vyhráli zase severočeši.

Sezóna 2010 skončila, ať žije ta nová.

Lada a Míra Paulů

Karel Kuklík

PÁR POSTŘEHŮ A KOMENTÁŘŮ



Milan mne požádal o pár postřehů a komentářů k uplynulé sezóně. Moc jsme toho s Pepíkem v roce 2010 neodjeli, vlastně jen mistráky a pár pohárů. Proto i mé hodnocení je spíše útržkové, a to komplexní nechám na těch, co toho jezdí a umí víc.

Nejdříve tedy záporny, resp. to, co se nám loni nelíbilo:

- určitě to byla denní mostecká soutěž, respektive řešení sporného místa na trati, ke kterému jsme vznesli protest. Pro ty, co už nevědí, v čem byl problém, upřesním: v zástavbě příjedu čelně na „téčko“, na kterém je dzn.“zákaz odbočení vlevo“ a hledám mapové řešení pro další průjezd. Z této křížovatky ústí pod úhlem nějakých 300 stupňů ještě další komunikace (takže je to vlastně takovej ohnutej kříž), pro kterou podle nás platí ten zákaz také. Na našich soutěžích jsme zvyklí na striktní dodržování PSP, na chytáky na značkách, atd. Proto volíme podle nás jedinou možnost další jízdy, a to vpravo. Vždyť zákaz odbočení vlevo přece platí pro **všechny komunikace po levé ruce ...** Není tomu tak, autor a HR to pochopili jen pro tu „nejlevější“, kam byl navíc zákaz vjezdu do jednosměrky. V návaznosti na další průjezd nás to díky vlozákům stálo 360 bodů a značný posun ve výsledkové listině – při kladném vyřízení protestu a tedy uznání jediného možného průjezdu jsme byli s přehledem na bedně. Náš protest byl zamítnut, i když pro nás v lichotivém poměru 2:1 a HR mi cestou domů svůj postoj zdůvodnil tím, že „kdyby tam byl policajt, pokutu za odbočení vlevo bys taky nedostal, takže tam můžeš“, ale sám připustil, že „příště na jiné soutěži to může být úplně obráceně“. Chtěl jsem papír s protestem a jeho řešením poslat Dužovi k uveřejnění na stránkách a k možné diskuzi, ale Pepík s ním na místě, kam chodil i císařpán, naložil stejně jako „soutěžní výbor“ s řešením našeho protestu.
- už na minulém Standově mistráku v Táboře jsme v noční části zehrali a především nadávali na nápad traťáře, poslat nás do **uliček v historické části města**. Loni se to bohužel opakovalo, uličky tak úzké, že se nedal objet taxík, čekající na kšeft před hospodou, do některých odbočení jsme museli najíždět nadvakrát (Zbyťák natřikrát), nemluvě o couvání v uličce zacpané dalšími soutěžícími. Prostě zbytečnost.
- v souvislosti s Táborem ještě další problém, stále se vyskytující na našich soutěžích: traťář sí velice zřídka dá práci s tím, aby domyslel, co ti pitomci v autech mohou všechno vymyslet, přehlédnout a zvorat při řešení optimálního průjezdu, a aby tomu také přizpůsobil

rozmístění průjezdek. Já vím, že jsem úplně blbej, když v denním Táboře jedu na vložáku za Lužnicí rovně, místo „pravá“, ale proč to proboha musí stát kolem 500 bodů?!

- no a pak se nám už vůbec, ale vůbec nelíbí, že se na to Venca Hrušků vyprndul a ten tak **populární Kapr** se už asi nikdy nepojede. Byla to soutěž, na kterou jsme jezdili moc rádi – výborná atmosféra, nikdo neřešil čtvrtou etapu. Prostě takové hezké a kamarádsko-sousedské loučení s uplynulou sezónou ve výborné partě Jihočečů, něco málo vonných líkérů, pár pivíček a ráno hlava jako větel. Venco a pochopitelně taky Miládo, díky za vše!

Zkusím to z jiného sudu, tedy ty postřehy kladné:

- jsem znovu u drahejších průjezdek. V průběhu jedné z denních etap mistráku v Mohelnici byl v šipkách „dojezd na srdce“ na kruhový objezd, vzdálený cca 5 km od posledního údaje v iti, navíc asi metr a půl ven z podkladové mapy. Ten, kdo nevydržel (tipuji 95% posádek) a nedojel, by to měl díky vložákům snad za 400. Zase drahá chyba na jednom údaji, v tomto případě ale našťástí všechny ty **PK někdo ukradl**. Díky mu.
- určitě to je viditelný růst výkonnosti **polských posádek**. Je znát, že je Petřík Šílenbuchů v seminářích na Karkulce něco naučil a pravidelné starty v našich mistrácích jsou jim ku prospěchu. Pořádání dvou kol našeho mistráku, kterého se ujali v Opoli, bude určitě i pro nás zajímavé a poučné. A třeba si i zopakujeme výsledky z „Raidu Wielikego Pazdrzienika“, i když ty itiky budou už asi malinko jiné.
- v souvislosti s tím, že některé posádky a jednotlivci v uplynulých letech zanechali aktivní činnosti, zmizely i některé nešvary, které ostatním soutěžícím **otravovaly ježdění**. Mám na mysli především spolupráci a vození se na trati, a dále „dopékání výsledků soutěží ve čtvrté mluvně, či hádané etapě“.
- zdá se, že mizí ještě nedávno tak traťaři oblíbené, **přechislovávání kót a podobné pitomosti** v důsledku vedoucí k maglajzu při jedné chybě. Na druhou stranu nelze podceňovat tvůrčí invenci některých traťařů a jsem přesvědčen, že zase něco vymyslí. Stačí si přečíst pár příspěvků v diskuzi na www stránkách.
- **Ludvík** všude prohlašuje, že pro naší posádku je největším plusem uplynulé sezóny fakt, že už nejedí Fětovi a Soustružník s Vajsetlem, protože by nás taky zpráskali. To nechám „no comment“.

Z pohledu „**skokana roku**“ - bohužel to byl rok 1988, kdy jsme s Pepíkem se st. číslem 36 skončili za Bublajzem a Pavlem Kopečkem v seriálu na druhém místě,

Karel Kuklík

Zdeněk Klenák



M ČR AOS 2010 – zajímavá statistika

Všechny soutěže měly 3 etapy, kromě denního Mostu (4 etapy) a nočního Tábora (2 etapy), takže byl zachován průměr 3 etapy na soutěž. Podle iti jsme měli ujet 986 km za 36 hodin a 45

minut. Když k tomu připočtu nějaké to zpoždění, tak jsme strávili na trati jeden těžce odpracovaný pracovní týden i s přesčasem :-o

- **Průměrná etapa** vypadala takto: **32,9 km, čas na projetí 73 minut, cca 3,5 detailu, 1,5 podmínky (+další skoro 1 podmínka platící pouze v určité části) a 1,5 vložáku (+ skoro další 2 vložáky platící pouze v určité části).** Dále se v každé etapě vyskytovaly průměrně 3 slepé mapy.

Počet SM jsem poprvé sledoval v r. 2006. Počet SM se nám ustálil na počtu 3 (po nárůstu v r. 2008 na 4 SM), v r. 2009 3x SM, v r. 2007 necelé 3, v r. 2006 3,5 SM.

Jinak skladba zůstala prakticky skoro stejná jako v letech 2000- 2009. Délka soutěží zůstává na stejné úrovni od r. 2000 (98- 108 km), pouze v r. 2003 byla delší- 118 km, rok 2010 patřil k těm nejkratším- viz tabulka níže.

Počet detailů odpovídal běžnému průměru v posledních letech- 3,5 detailu (v r. 2009- 2,5, v r. 2008- 4, v r. 2007- 3,5, v r. 2006- 5 t.j. nejvíce v r. 2005- 4, v r. 2004 pouze 2 a v r. 2003- 3).

Počet vložáků se nám ustálil (viz čísla uvedená výše) po trendu, kdy se nám vložené iti spíše přesouvaly ze záhlaví do jednotlivých částí. Poměr vložáků se nám začal měnit takto: v r. 2006 byly uvedeny 2 vložáky v záhlaví a 1 platil pouze v určité části iti, v r. 2007 se poměr obrátil, t.j. 1 vložák byl v záhlaví a 2 platily pouze v části iti a v r. 2008 nám navíc přibyl ještě další 1 vložák platící pouze v části iti.

U podmínek zůstal oproti r. 2009 stejný počet uvedený v záhlaví i počet podmínek platících pouze v části (v r. 2008 byla navíc další 1 podmínka uvedena pouze v části).

- **Průměrná soutěž- měřila 99 km a jela se průměrnou rychlostí 26,8 km/hod, což je nejnižší průměr od r. 2000! Po podstatném snížení průměrných rychlostí v roce 2004 se nám průměrná rychlost držela stále kolem 30 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	2010
Průměrná délka soutěže (km)	108	98	105	118	108	99	105	101	106	104	99
Průměrná rychlost (km/hod)	32,5	34,2	34	33,7	30,4	29,2	27,3	29,3	29	30	26,8

- **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.	Most- noc	2444	1299
2.	Tábor- den	2220	886
3.	Hlučín- noc	2171	1073
4.	Tábor- noc	2130	898
5.	Mohelnice- noc	1792	598
6.	Hlučín- den	1560	1205
7.	Hrubá Skála- noc	1498	461
8.	Mohelnice- den	1411	815
9.	Most- den	1173	513
10.	Jilemnice- den	956	382

Po roce 2009, kdy byly soutěže lehčí (alespoň měřeno přidělem TB za 10. místo), jsme se opět vrátili do obtížnosti roku 2008, protože bodové přiděly byly podobné.

Jen pro zajímavost: v r. 2008 měl 10. v pořadí na nejlehčí soutěži 1445 TB (!). V r. 2009 bylo 6 (!!)

	Rok 2008	Rok 2009	Rok 2010
Počet TB v nejlehčí soutěži (za 10. místo)	1445	686	956
Průměrný počet TB (průměry za 10. místo)	1787	1297	1736

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%) a v r. 2010 opět stejných 7,72 b. (počet hodnotících cca 70%) jako v roce 2008.

Seriál 2010 patřil určitě co do kvality ití k těm lepším (viz tabulka níže), ale rozdíly mezi jednotlivými roky jsou poměrně malé. Pokud se týká organizace soutěží, tak rok 2010 byl druhý nejlepší od roku 2003 s průměrným bodovým hodnocením velmi vysokých 8,65 bodů, zkušeni pořadatelé prokázali svou kvalitu.

- Pro zajímavost- průměrné bodové hodnocení soutěží v jednotlivých letech

Trať+ itineráře:

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Průměr bodů	7,37	7,41	7,63	7,82	7,71	7,72	7,7	7,82
Pořadí	8.	7.	6.	1. - 2.	4.	3.	5.	1. - 2.

Péče o jezdeck+ organizace:

Rok	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Průměr bodů	8,24	8,20	7,39	7,87	7,73	8,88	7,51	8,64
Pořadí	3.	4.	8.	5.	6.	1.	7.	2.

Z výsledků vyplynula tři vítězství rozdílem třídy:

- V noční Hrubé Skále manželé Paulů s 461 TB, druzí v pořadí Mrštík- Klenák získali 822 TB!!

- V nočním Mostě vyhráli opět manželé Paulů se ziskem 1299 TB, 2. Horyna- Kočí získali 2014 TB!!

- Další výrazné vítězství zaznamenali Mrštík - Klenák v noční Mohelnici s 598 TB, druzí manželé Paulů měli 1103 TB.

- **Nejvíce TB-** jako nejtěžší se potvrdily obě soutěže, které pořádal Hlučín. Poslední získal v noční soutěži 4413 TB a v denní soutěži 3964 TB. Započítal jsem pouze budoující posádky s licencí.

- **Nejdelší soutěže-** Hlučín- noc 124 km. Je nutno pochválit pořadatele, že se skoro všichni „vešli“ do maxima 120 km stanoveného Řády (až na jednoho a tomu ty 4 km odpustíme:-)). V minulosti občas docházelo k občasným „úletům“ (jen pro připomenutí Žižkov 2008- den-

146 km, Libošovice 2007- den 140 km). Druhá nejdelší soutěž Jilemnice- den 111 km, 3. Mohelnice- den 109 km.

- **Nejkratší soutěž-** Tábor- noc 64 km (sice jen 2 etapy, ale TB jako za 3 etapy), 2. Mohelnice- den 88 km, 3. Tábor- den 94 km.
- **Nejdelší etapa-** D1 Tábor 45 km (D3 Jilemnice 44 km, N2 Hlučín 43 km, N3 Hlučín 42,9 km).
- **Nejkratší etapa-** D3 Hlučín 14 km (D1 Most 17 km, D3 Most 20 km, D2 Most 23 km)
- **Nejpomalejší etapy-** 1. D3 Hlučín- 21 km/h, 2. D3 Most- 21,8 km/h, 3.- 4. N2, N3 Mohelnice 22,6 km/h, a 5. D1 Mohelnice- 22,7 km/h.
- **Nejrychlejší etapy-** 1. D3 Jilemnice- 35,2 km/h, 2. N1 Hlučín- 35,1 km/h, 3. D1 Tábor- 33,8 km/h, 4. D2 Tábor- 33,3 km/h, 5. - 6. N2 Most+ D2 Jilemnice 31,2 km/h.

Nevyskytly se žádné „rychlé“ etapy s průměrem přes 40 Km/h, i nejrychlejší etapa byla hluboko pod tímto průměrem.

- **Nejvíce detailů v etapě-** 7 detailů- D1 Tábor (v dalších pěti etapách různých soutěží bylo 6 detailů v etapě)
- **Nejvíce podmínek v etapě-** 4 podmínky pro celou etapu (+ 1 další v části) – N2 Hlučín (D3 Most- 4 podmínky pro etapu, D1 Jilemnice- 4 podmínky platné vždy jen pro určitou část etapy).
- **Nejvíce vložáků v etapě-** 4x VI (+ další 3 VI platící v části)- D4 Most (D1 Hlučín+ D1 Mohelnice- 4xVI+ další 1 VI platící v části, D2 Mohelnice- 5x VI platící pouze v určité části)
- **Hodnocení soutěží dle posádek** (stav ke dni 4.2.2011):

Trat'+ itineráře: 3 nejlépe hodnocené soutěže:

1.	Hrubá Skála- noc	8,47 bodů
2.	Jilemnice- den	8,36 b.
3. - 4.	Mohelnice- noc, Tábor- den	8,29 b.
5.	Most- noc	8,21 b.

Hodnocení několika soutěží bylo poměrně vyrovnané - 7 soutěží bylo hodnoceno v rozmezí několika desetin bodu (7,79- 8,47 b.), nejnižší hodnocení bylo 6,22 bodu.

Pěče o jezdce, organizace: 3 nejlepší dvoukola

1.	Hr. Skála/ Jilemnice	8,93 bodů
2.	Hlučín	8,72 b.
3.	Mohelnice	8,67 b.
4.	Tábor	8,5 b.
5.	Most	8,36 b.

Všechny soutěže byly velmi kvalitní, i „nejhorší“ soutěž obdržela vysokých 8,3 bodu, což svědčí o vysoké kvalitě celého ročníku. Nejhůře hodnocená soutěž neměla nikdy (od r. 2003 hodnotíme) takto vysoké hodnocení.

- **Historické tabulky (od r. 2003) úspěšnosti jednotlivých pořadatelů (dle bodování posádek):**

Itineráře:

1. 9,78 b. Jilemnice den 2006
2. 9,25 b. Karkulka noc 2004
3. 9,07 b. Pačejov den 2005
4. 9 b. Jilemnice den 2008
5. 8,88 b. Kladno noc 2006
6. 8,87 b. Pačejov noc 2005
7. 8,85 b. Kladno den 2004
8. 8,82 b. Jilemnice den 2004

Ze současných pořadatelů prokazují svou vysokou kvalitu Jilemnice a Kladno, nedovedu si představit, že by byl někdo schopen překonat 9,78 b stavitele Mirka Paulů, jedině snad, že by on sám? :-)

Z těch bývalých pořadatelů se mně opravdu velmi stýská po Pačejovu a soutěžích Petra Schlindenbucha v Lučanech a okolí.

Péče o posádky, organizace:

1. 9,5 b. Hlučín 2008
2. 9,39 b. Jilemnice 2008
3. 9,24 b. Jilemnice 2004
4. 9,17 b. Čeladná 2009
5. 9,1 b. Pačejov 2003
- 6.- 7. 9 b. J. Hradec+ Č. Budějovice 2003
- 6.- 7. 9 b. Praha 3 Žižkov 2008

Ročník 2008 byl organizačně velmi silný.

Počet posádek bodujících v jednotlivých ročnících MČR:

Rok	93	94	95	96	97	98	99	2000	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
Počet posádek	48	50	48	52	49	47	45	42	42	37	35	31	31	29	28	27	27	27

ZASTAVILI JSME TREND SNIŽUJÍCÍHO SE POČTU POSÁDEK V MČR??

zpracoval *Zdeněk Klenák*

Karel Dvorský

NETRADIČNÍ DLOUHOLETÉ HODNOCENÍ



Jako už několik let mě i letos Milan oslovil, abych do přílohy ročenky něco napsal. Už několik let jsem vždy něco napsal. Ale protože všechno, čím mě vyprovokujete, si s vámi radši vyříkám hned v diskuzi www nebo na místě samém, tak jaksi nemám teď materiál, co bych měl tady komentovat a neřekl to už někdy jinde, jinak, atd.

Co platí pořad a rád to zopakuju i teď, vážím si nadšení a umění lidí, kteří se podílejí nějak na tom, že se této naší zábavě můžeme věnovat. Kdo sežene nějaké peníze, ať roční dotace nebo sponzora na soutěž. Kdo něco zorganizuje, zejména postaví (to někdy jsem), kdo vede wwwAOSstránky (ano je to Duža a je v tom mistr kterého všude chválím). PetrM se svým Shellem. A kdo třeba ani nejedí, ale staví a píská cokoliv i Zimy atd, je to super a je to náročný a taky to zaslouží pochvalu (ano je to i Duža, kterého někdy popichuju, tak si to Dužo moc neber a přijmi omluvu ☺). A taky Milan, který několik let vydává a tvoří s námi Přílohu Ročenky a každý rok čeká přes termín, aby se dočkal mého příspěvku. Atd, atd.

Už Milanovi jsem naznačoval, že nemám do Přílohy Ročenky moc co říct (takové ty řeči o průběhu sezony rád nechám na Mistrovi nebo jiným, co to umí). Můj dojem je ten, že se nějak usadil výklad Řádů, už několik let nedošlo ke změnám a doplňkům, takže i když je pindiček občas víc a občas méně a materiálu co opravovat a doplňovat je asi dost, ale lůnguje to slušně. Rozebírat jednotlivá kola čehokoliv, co se povedlo líp a co méně, na to já nejsem. Bavím se jenom o trati, vrtat do nějakých arktických noclehub, to už vůbec, ale stávat by se to nemělo. Ono by se taky nemělo stávat, že je k snídani „švédský stůl“ a polovička posádek má problém se najíst, což se povedlo zorganizovat „v dobré víře“ nám. Holt se někdy rádo podělá něco, co by člověk nečekal a je třeba si z toho vzít ponaučení. Věřím, že každý pořadatel nechce nic odrbat úmyslně, je lepší být chválen než peskovan, když už si vezme něco takového na bedra.

Celková úroveň sezony byla, co se týká trati, bych řekl dobrá, hektických debat o něčem zcela mimo ubývá. Pro mě je to fakt signál „co tě nesvrbí, neškrab“. Neberu vůbec řeči o tom, že „Řády jsou špatný a komise s tím nic nedělá“. Nějaký materiál v komisí máme a věnujeme se mu. Ale byl bych rád, aby se dělaly řádové změny opatrně, aby se něco už zažitého nerozdrbalo kvůli pár případům nějakých výmyslů - jako že třeba 5rš maže silnice tím, že v nich vyorá brázdu včetně křižovatky (naštěstí vím, že se jenom pokouší rozvrtat teoretický problém, ale umí to zajet ☺).

Už jsme si několikrát debatou na www ověřili, že většina diskuzí je okolo použití nějakých výmyslů, které v Řádech ani nejsou. Tedy podmínky třeba v Řádech jsou, ale podmínka „mezi bodem X a bodem Y projed“ všechny komunikace plánu“ a podobně je podle mě blbost a většinou to skončí rušením. O některých jiných věcech radši mlčím.

Samozřejmě zcela zbytečně jsou diskuze o vyložených chybách při složitém tvoření a ladění a kopírování itiků, a tak – to je neštěstí a noční můra stavitelů, která někdy dopadne slušně a někdy soutěž může poslat do.... i při sebevětší snaze o co nejlepší výsledek.

Tak zpátky ke článku – už řečeno výše, že mám s vámi všechno vyřikávané, tak jsem chtěl letos z toho udělat nějaký retro vzpomínání. Když jsem po delším hledání našel materiál ve svých archivech, tak jsem byl sám překvapený, co tam všechno mám. A že z tohoto udělat nějaký výuce do ročenky je nemožné. Takže jsem rád, že jsem to dohledal, nechám si to blíž na očích a zkusím z toho někdy později udělat nějaký samostatný no, něco (teď' mě ani nenapadá, jak by se to mělo jmenovat). Asi. Snad. Podle času.

Tedy tedy aspoň ukázka článku z Řádů mototuristiky 1973, podle kterého se stavělo a jezdilo a dnes je to nahrazeno asi 24-mi stranami dnešních Řádů AOS:

15. a) Popis tratě — itineráře

Popis tratě je veden v itineráři nebo v orientačních podkladech, které obdržel každý jezdec 2 minuty před startem nebo při dojezdu do ČK. Itinerář může být sestaven buď pro celou trať nebo pro úseky ohraničené ČK nebo PK.

Je třeba, aby itinerář kladl na soutěžící nároky úměrné úrovni přeboru. Zejména je nezbytné zdůraznit náročnost (u národních přeborů a finále ČSSR pak mimořádnou náročnost) v orientaci a topografii.

Podle obtížnosti orientace na trati může pořadatel vydat soutěžícím nouzovou obálku s udáním cíle.

b) Druhy itinerářů

ba) psaný itinerář — (zejména používat při výjezdech a dojezdech ve městech)

bb) slepá mapa v měřítku nejvýše 1:200.000 s udáním směru jízdy

bc) výjezd z křižovatek podle fotografií

bd) šipkový itinerář (přesnost udaných vzdáleností na 100 m)

be) šipkový itinerář kombinovaný s udáváním azimutů

bf) výjezd z křižovatek podle azimutů (přesnost udaných vzdáleností na 100 m)

bg) určení průjezdných bodů podle azimutů a vzdálenosti

bh) určování průjezdných bodů podle průsečíků azimutů z určených míst

bi) překreslování průjezdných bodů z matriční mapy do map jezdců samoobsluhou. *odpovědi - křížová mapa*

Použití jednotlivých druhů itinerářů a jejich kombinací je závislé na úrovni soutěže. Pro okresní přebory se doporučuje použití dvou, nejvýše tří druhů itinerářů typu ba až bd. Pro krajský přebor se doporučuje použít tří, nejvýše čtyř itinerářů typu ba až bg. Pro národní přebor se doporučuje použít tří druhů itinerářů typu ba až bf, přičemž se předepisuje povinnost použít jeden z itinerářů typu bg až bf, pro celostátní finále se doporučuje použít tří druhů itinerářů jako u národního přeboru avšak předepisuje se povinnost použití nejméně dvou itinerářů typu bg až bi.

c) v každém itineráři musí být přesně uvedena místa časových kontrol a místa provedení jednotlivých prvků-soutěže. *oříznutá*








V itinerářích musí být přesně vyznačena délka trati, průměrná rychlost přesunu a naprosto přesně stanoven čas, určený pro plnění úkolů během časového úseku. Tento čas se připočítává k časově měřenému úseku. Není dovoleno, aby po vydání itineráře mohl kdokoliv mimo posádky vozidlo do itineráře nahlížet. Pořadatel je povinen tuto regulérnost zabezpečit a soutěžící nesmí zjištěné údaje jiným sdělovat, ani je podobnou cestou získávat.

V roce 1984 naopak už platil Systém mistrovských, přeborových orientačních soutěží, kde je vidět, že některé věci jsou věčné (co by taky chtěl kdo vymyslet jiného) :

2 a/ Šipkový itinerář

Schéma křižovatky je nakresleno tak, že soutěžící přijíždí vždy ze spodního paprsku a vyjíždí ve směru šipky. Schémata musí být seřazena postupně a směr čtení musí být vyznačen šipkou. Hlavní silnice může být vyznačena silnější čarou, vedlejší slabší čarou, lesní a polní cesty čárkovaně, nebo se pro všechny komunikace použije stejně silných čar.

Příklad šipkového itineráře /vzdálenosti průběžné/:

						
0,00	0,60	1,40	1,45	2,00	2,80	3,60

Pokud jsem ve svém příspěvku někoho jmenoval, tak to není proto, že bych ho chtěl tady špatně vláčet, ale je to proto, že mi títo lidé povstali v hlavě při psaní tohoto článku pro svoji výjimečnost a osobitý přínos AOS (aspoň pro mě). Kdo tu jmenován není, třeba bude příště. Je vás na to dost. Přeju všem úspěšnou další sezón.

Karel Dvorský



Petr Mládek

VZPOMÍNKA NA ŠTENGRY

Ahoj Aosaáci. Jmenuji se Petr Mládek a myslím, že většina z Vás mě zná, nebo je alespoň schopná si na to jméno vzpomenout. Sám nevím, jestli mám nebo nemám právo přispět do, dnes už pouze Vaší Přílohy Ročenky, ale zkusím to.

Když jsem jel v roce 1973 svou první soutěž jmenovalo se to tenkrát mototuristika, teprve později se to přejmenovalo na BOAS, a po plyšovce z toho zmizelo to branný Běčko a stal se z toho AOS. V té mé první, byla to tenkrát naprosto bezvýznamná soutěž, jedna ze soutěží o Pohár města Brna, nás jelo 110 posádek (to není překlep). Ti, co se tenkrát chtěli stát mistry ČSSR, se museli nejprve umístit v okresním přeboru, z něho pak postoupit do krajského, tam si vyjet body do Mistrovství ČSR a pak prvních X posádek mělo tu čest jet mistrovství ČSSR a konečně bojovat o titul. Takový zájem tenkrát o ty soutěže byl. Dnes může o titul bojovat skoro každý a bojuje Vás 27. Je mi jasné, že tak z 50-ti % to bylo způsobeno dobou. Dobou, kdy většina z nás téměř nic jiného dělat nemohla, a byli jsme za tuto naši zábavu svým způsobem vděční. A zábava to tenkrát byla. A ne jenom zábava, ale i, nebo hlavně, legrace. Občas někdo i zmeškal start, protože v tu chvíli bylo pro něj důležitější se bavit s kamarády, než sledovat čas. Po dojetí do cíle pak vznikaly řehtající se hloučky, čekalo se na to, kdo do cíle přijede z té správné nebo z jiné ulice, ten kdo přijel ze špatné, se pak stal terčem posměchu. Dělal se štengry. Třeba na soutěži kde nebyl granát, byl příjízďející do cíle dotázán, za kolik ho měl. Při pohledu na jeho, do té doby sebejistý ale po otázce zpitomělý xicht, se pak většinou ozval mohutný řehot. A v tomto duchu se nesl celý víkend. Nikdo se nezajímal o to, jak se mělo jet, nikdo se nezajímal o výsledky. Ty jsme se přece dozvěděli při vyhlášení.

Před deseti lety jsem přestal AOS jezdit. Už se to někde probíralo, že pro nesportovní protestování některých posádek na soutěži, kterou jsem pořádal, a byla to pravda. Druhý důvod ale byl i ten, že jsem si uvědomil, že to kamarádství, ta zábava a hlavně ta sranda se jaksi vytrácí. Nedávno (no, ono už je to asi dva roky) se jel mistrák v Tišnově. V sobotu odpoledne jsem se vracel na motorce z nějaké naší akce a stavil se v kempu v Herolticích, kde byl cíl. Nečekal jsem ovace, když jsem vešel do sálu. Chtěl jsem si jen podat ruce s kamarády, s kterými jsem něco zažil, s kamarády který jsem pár let neviděl. Pokecat, zavzpomínat a zasmát se s nimi. Čekal mě však šok. Sál skoro plný a přitom ticho. Přestože jsem oděný v černé kůži musel mezi Vámi vypadat jako kašpárek na sjezdu KSČ, skoro nikdo si mě nevšiml. Hlouček lidí u vzorových výkazů a hlouček lidí u vzorových průjezdů. Hloučky se navzájem prolínaly tím, jak někdo zjistil, že on má něco jinak a chtětl zjistit proč. Většina však seděla po dvojičích (nebylo těžké odhadnout, že posádky) u stolů a mudrovala nad papíry. Prošel jsem se pomalu za nimi a zaslechl útržky hovorů. S tímto asi nic neuděláme, ale co toto, nezkusíme to? Vypadá to, že tohle zruší, ale spočítal jsem, že nám to stejně nepomůže. Tady tu zkusíme uhádat, protože oni jsou před námi jen 30 a mají ji. Že mi bylo na blití, by byl asi silný výraz. Faktem ale je, že jsem pak dost dlouho přemýšlel o tom, kam se ty soutěže dostaly. Kam až se dostala zábava (protože nic jiného to opravdu není), že zábavou přestává být a stává se z ní boj, mnohdy nečestný. Vždyť nejde o nic. Nejde o statisícové prémie za umístění, nejde o to, o kom budou psát noviny, a dostane se do televize.

Mám dost svých, už jiných aktivit který bohužel všechny nestíhám a tak vím, že už žádnou soutěž nepojedu. Mohlo by mi to tedy být fuk. Ale není. Těch dvacet osm let prostě z hlavy vygumovat nedokážu. A tak se Vás ptám. Nechcete zkusit to hádání se o chybějící průjezdky vyměnit zase zpátky o tu srandu která tenkrát dominovala? Zkuste se zamyslet nad tím, proč nás tenkrát jezdili stovky, možná v celé republice tisíce) a dnes je Vás 27. Věřim, že kdyby se Vám to podařilo, těšili byste se všichni na každou soutěž mnohem víc.

To jen tak.

Petr Mládek medekpet@seznam.cz

Mirek Ludvík

PROČ JE NÁS MÁLO?



V časech jednoduchých Řádů jezdilo v okresních přeborech 50 i více posádek a jediná chyba znamenala ztrátu šance na místo v první desítku a tím i na získání III. VT a postup do kraje. I z kraje se do národa kvalifikoval jen zlomek startujících posádek.

Řády byly stručné, itineráře také. Posádky mohly plynule jezdit, průměry byly běžně kolem 45 km/hod. A stíhalo se to! Nikdo nikde nestál.

První vlna komplikování zadání trati spočívala ve vynášení bodů. Na stratu etap bylo nutné větší parkoviště, protože většina posádek strávila i přes 10 minut vynášením. V záhlaví byl zvlášť zadaný čas na řešení. Špičkové posádky vyrážely hned po vynesení prvního bodu a další řešil mitřára postupně za jízdy. I v této éře platilo, že na předních místech se umisťovaly posádky, které chyby nedělaly, nebo jen zřídka. Hlavním kritériem bylo odhalení mapových chytáků, kterých bylo v soutěži připraveno vždy dost.

Co tenkrát chybělo, byly „čtvrté“ etapy. Nebyl problém s jazykovým výkladem, protože zvlášť po zavedení systému „Zliv“ se téměř slovní informace v itineráři nevyskytovaly.

Současné itineráře mají úplně jinou strukturu. Řády jsou tuším od roku 2001 daleko podrobnější, méně srozumitelné nejen pro začátečníky. Mapové figly téměř vymizely, obtížnost přešla do kombinatoriky vložáků a podmínek. Po startu je nutné dlouze vše řešit, do itineráře vpisovat. Už dávno neplatí, že se čte zleva doprava a shora dolů, ale neustále se přeskakuje i do záhlaví a plánek. Do mapy se opakovaně dokresluje a maže, na trati se jen malé partie projíždějí plynule. S automobilovým sportem tak mizí poslední souvislost, také díky tomu, že nejednoznačná zadání mají za důsledek ony „čtvrté“ etapy. Ty potom mění pořadí podle „kvality“ výkonu posádky za cílem. Nováčkové nejsou šachisté, ale chtějí jezdit autem! Co si mají pomyslet, když na 30 km mají 80 či více minut a nestihnou to ani ten nejrychlejší!

Do Řádů by se měla vrátit logika- například závora na cestě znamená neprůjezdnost z druhé strany, zákaz vjezdu ne (podle Řádů na druhé straně nemusí značka být – domyslel někdo aplikaci tohoto nesmyslu ve spojení s jednosměrkou?). Značku, před kterou stojím a řeším, si nesmím pamatovat, ale při dalším průjezdu si mám vzpomenout, že jsem tu podruhé?

Pokyny střídavě P – L, přečíslování kót, to vše vede velmi často k násobení chyb posádek bez možnosti návratu na předepsanou trať (v Táboře nás návaznost vloženého ití a podmínky v plánu stála v první obci „jen“ 260 a v další potom už 620 bodů, mimo jiné i „díky“ zcela nevhodnému umístění SPK).

Cílem autora trati není dát vítězi přes tisíc bodů - ani v těžkém slalomu nestaví branky do kopce, ale tak, aby se mohlo jet plynule.

Neustálé doplňování a upřesňování Řádů jen nahrává tomu, že nové chytáky autoři staví právě na těchto úpravách, které už ze své podstaty nemohou být dokonalé.

Znovu doporučuji jedinou možnou reakci na problematická zadání: NE doplňovat Řády, ale pokyny pro stavitele, kde lze většinu úletů řešit jednoduše: zákazem. Jako první navrhuji striktní zákaz přečíslování, střídání P – L a zásadně omezit souběh dokreslování a mazání. Na to, jak se v zimě ukazuje, nepotřebujeme vůbec auta. Nejedná se totiž potom o nic jiného, než o náhradu šachu nebo mariáše (bohužel ale i bez striktních a jednoznačných pravidel).

Mirek Ludvík

Soňa Kubičková

ZÁVODY S TÁTOU



Tak a je to tady. Nová sezona se zvolna rozjíždí, mozkové záváty začínají po zimní pauze rozmrazat a moje nedočkavost zase začíná vytáčet okolí. Dokážu totiž v rozhovoru z jakéhokoliv tématu skočit k AOSkám a kalendář znám opět skoro nazpaměť, takže ostatní pořád bombarduji otázkami, jestli pojedeme na ten či onen závod, i když je třeba až za dva měsíce. Ale nedokážu si pomoci. Prostě se už nemůžu dočkat.

Trošku se však děším toho, co přijde ráno v den závodu. Budu nervózní, zapomenu si sbalit většinu věcí, které se jako na potvoru samovolně přestěhovaly z jejich obvyklého místa ve skříni někam neznámo kam, čímž spolehlivě naštvu tátu. Snídaně nepřichází v úvahu, protože je mi ze samé nervozity špatně, ale závěrem je mi špatně spíš z hladu. Už chápu, jak se asi cítil táta před šesti lety, kdy po menší pauze začal s dědou, a tentokrát i se mnou opět závodit. To už je ale pryč, teď se směje mně, protože nechápe, proč jsem tak vynervovaná. Po cestě na start většinou řešíme našeho věčně stávkujícího „krakena“. Myslím, že ta miloučká přezdívká naší GPSce sedí.

Při zrůce si role prohodíme. Tentokrát je nervní táta, kdykoliv se něco nepovede. Ale když se může otočit kolem kolíku na ruční brzdu, jenom září. Při takovýchhle blbostech je ve svém žilvu. Vše se opět vrací do starých kolejí, když dostáváme do auta itinerář a vyrážíme do etapy. Dost často si nejsem jistá, jestli jsem to vymyslela správně, takže je opravdu moc dobře, že mi táta kouká přes rameno a může mi poradit. A taky jsem mu vděčná, že mi neškube SM, jako to dělá Petr Mašek, když jedeme spolu. Věčně je pak totiž nemůžeme najít. Podle jeho vzoru si ale do auta vezmu „prasopsa“, modré plyšové něco, co má Petr přidělané za stínítkem místo talismanu.

Existuje však pár problémů, které máme oba. „Tady doprava.“, oznamuji svému řidiči a ještě to naznačuji rukou. Až za chvíli mi dojde, že ukazují na opačnou stranu. Tohle řešil táta, když jezdil s dědou taky docela často. Strašně se divil, že když řekl doleva, bod, který měl být za pár metrů na další křižovatce, tam najednou nebyl. Takové „zmizení“ bodů se mi stává často, ale nevím, jestli je to jenom tím, že si spletu strany,

Ke konci minulé sezóny se už ale konečně projevila ta pravá forma. V Opavě a v Přerově jsme byli druzí a v Brně jsme dokonce vyhráli. To, že jsme v MČR klesli z dvanáctého na čtrnácté místo je jenom menší, naprosto druhořadá skutečnost☹. V letošním roce si prostě na Zbyťáka s Burešem dáme větší pozor☹. Táta dokonce skončil v Mistrovi volantu druhý. Celkově to byl, myslím, dosti vvedený rok. Takže se letos, přátelé, těšte☺.

Soňa Kubičková

Milan Vlk

Tak se těšme



Tak se tedy těšme, a nejen na Soňu. Ostatně, kolikátá už je to ženská, která nám chlapům dává na frak? Namátkově vzpomenu Strmisková, Šílenbúchová, Feřtová, Paulů, Agnieska

Těšme se však i na celou novou sezónu, kde určitě k největším zajímavostem patří historicky první dvoukolo mistráku v Polsku. Budeme se ale i těšit, jak přípravu mistrovských soutěží zvládnou staří matadoři Ludvíci a spol. v Praze, skupina kolem dvojice Boudný / Paulů v podhůří Krkonoš, Kotina s kolektivem na Kladensku a v neposlední řadě, jak se všem kolem Prášila / Kubička / Beneše podaří spojit Mohelnici se Vsetínem. A těšme se i na ostatní soutěže, do jejichž přípravy se přihlásili další obětaví pořadatelé.

Loňská sezóna je za námi a poděkování patří všem pořadatelům za to, že to zvládli a že všechny soutěže dopadly dobře, jak vyplývá z uveřejněných hodnocení.

Také děkuji všem, kteří přispěli do této Přílohy Ročenky.

A na úplný závěr musím připomenout jednu prověřenou moudrost. Maminka, paní učitelka a **hlavní rozhodčí** mají vždycky pravdu. ☺

Tak ať Vám to jezdí i v roce 2011.

Milan Vlk

Vložený iti:

Za stopkou jed'te vždy do...

..... nebo kam chcete

..... hlavně podle předpisů !!!



*Z přípravy letošních soutěží unikly některé informace z trati,
tak abyste měli připravené dotazy na rozpravu....*



*A pořadatelé z větších měst řeší, jak zvládnout klíčová místa na trati...
(vlevo Praha, vpravo Kladno)*

