

# Pokyny pro stavitele a rozhodčí AOS pro rok 2024

## (pro soutěže B50, B40 a B25)

Tyto pokyny jsou z á v a z n é pro vedoucí tratí a hlavní rozhodčí všech AOS obtížností B50, B40 a B25. Pokyny mají 2 části: část 1 pro všechny soutěže a část 2 pouze pro B25 a náborové zájmové soutěže.

Pro všechny ostatní úrovně soutěží jsou doporučené.

### Část 1 (B50, B40 a B25)

#### 1. Umisťování průjezdních kontrol

- PK a SPK rozmisťovat na trati tak, aby bylo vyvážené přidělování TB za jednotlivé chyby soutěžících
- Velikost a výraznost symbolů a dalších údajů (šipky) na SPK provádět tak, aby byly i v noci zřetelně rozeznatelné
- Označení SPK provádět tak, aby nedocházelo k záměně symbolů (6-G, 5-S, D-0, Q-0, Q-O atd.)
- Vlastní panely PK a SPK umisťovat tak, aby nedocházelo k jejich přehlédnutí (neumisťovat příliš vysoko, do trávy, nepokládat a pod)
- **Umístění panelů SPK na sloupky DZ v křižovatkách (Dej přednost, Stop,..) používat jen výjimečně**
- Počet otočných průjezdních kontrol maximálně omezit pouze na případy, kdy je to opravdu nezbytně nutné a nepoužívat je pouze proto, že staviteli se nějaká cesta nehodí do průjezdu, tak dá otočnou. Hrozí totiž její odcizení případně přehlédnutí symbolu na SPK a potom nastávají pro posádky neřešitelné a časově náročné průjezdy.
- Vede-li trať evidentně jinam, než vyplývá z dalšího údaje v iti (např. vyjetí z plánku či mapy směrem, který evidentně neumožňuje návrat do plánku či mapy), je nutné umístit otočnou PK, SPK do vzdálenosti max. 1 km od onoho vyjetí. **(platí pouze pro B50 a B40, v B25 nepoužívat- viz pokyny pro B25)**
- Vede-li trať dlouhým přejezdem v prostoru, který není zobrazen v mapě a soutěžící může být na pochybách, zda je toto řešení správné, doporučuje se umístit potvrzovací PK do vzdálenosti cca 1 km od vyjetí z mapy. **(platí pouze pro B50 a B40, v B25 nepoužívat- viz pokyny pro B25)**
- Jestliže komunikace, kam mě vede mapa, končí a toto ukončení je viditelné z křižovatkou, patří SPK, PK na této komunikaci do správného průjezdu.

#### 2. Vynášení bodů

Body se vynášejí i v případě, že se jede podle plánku na začátek SM, která začíná v bodě tohoto plánku a ten bod není v ZM.

Pokud je na SM bod (či kóta), zajistěte, aby si posádka tyto body a kóty nevynášela zbytečně do ZM a přitom je nebude pro další průjezd vůbec potřebovat.

Pokud nechcete, aby došlo k vynášení do ZM, musíte bod či kótu do ZM uvést nebo např. uvést do iti, že u SM X se body průjezdem nevynášejí.

Pokud chcete, aby došlo k vynášení do ZM, dbejte na to, aby v ZM byly v tomto prostoru jasné komunikace a křižovatkou.

### 3. Zadání prostoru soutěže:

Upozorňujeme na povinnost uvádět v propozicích abecední seznam obcí tak, aby případné korekce v potvrzení přihlášky byly pouze minimální nejlépe však žádné. U velkých měst typu Praha, Brno, Plzeň doporučujeme uvádět seznam jednotlivých městských částí případně doplnit seznam výřezem mapy s vyznačením prostoru/části, která se jede.

### 4. Kruhové objezdy:

Pokud je v kreslené mapě uvedena křižovatka s kruhovým objezdem, musí být kruhový objezd vždy vykreslen. Pokud by nebyl, jednalo by se o neexistující vyústění komunikací (viz Řády str. 25 kap. N+L).

### 5. Zadávání iti „z reálného (mapového) údaje reálně na mapový údaj“

Při zadání mapového údaje typu L, P, R (např. „mapově pravá“) za použití kombinace iti „z reálného (mapového) údaje reálně na mapový údaj“

Př:



musí být provedeno tak, aby paprsek mapové křižovatky ze směru (reálného) příjezdu byl mapový. Samozřejmě musí být mapový i paprsek výjezdu.

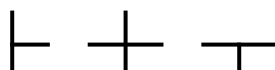
Př:

Do křižovatky přijíždím od jihu:

Reál:



Mapa správně:



Mapa špatně:

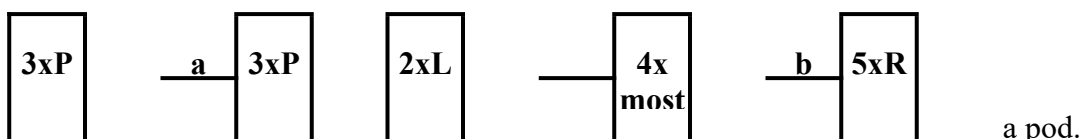


Na tomto výkladu **nelze** také postavit finty tak, že autor bude tvrdit: První mapová křižovatka neměla mapový příjezd, tak vpravo řeším na další, která již mapový příjezd má. Tudy opravdu cesta k jednoznačnému zadání nevede.

### 6. Zkrácený zápis

Je zakázáno používat zkráceného zápisu pro mapové údaje uvedeného v jednom okénku.

Př:



Vždy je možné v iti rozepsat do více jednotlivých okének.

Důvodem pro zákaz je nejednoznačnost způsobu jízdy mezi jednotlivými údaji a způsobu mapového řešení.

## **7. Zadání mapových míst v iti**

V iti musí být minimálně každých 5 km mapově zadané místo s vyznačeným příjezdem nebo výjezdem, ze kterého lze dále pokračovat v iti po předchozí chybě.

V řádech uváděných 5 míst v etapě není dostatečných vzhledem k délce některých etap.

## **8. Mapová šipka v křižovatce**

Nesmí nastat situace, aby soutěžící mohli vyjet po nemapové komunikaci na mapovou komunikaci v místě zobrazení mapové šipky. Dodržení je na odpovědnosti stavitele.

## **9. Zvýšený/snížený obrubník**

*V Řádech v M/6-9 se píše.... „Odbočení a výjezd z komunikace přes zvýšený nebo snížený obrubník je možno zadat pouze s uvedenou vzdáleností.“*

V místech zvýšeného/sníženého obrubníku se doporučuje nepoužívat reálný iti „výjezdy z křižovatek“ bez udání vzdálenosti, aby nedošlo k nejasnostem, zda s touto křižovatkou uvažovat či nikoliv.

# **Část 2 (B25)**

## **Prováděcí ustanovení**

- Ke každé soutěži zpracovat a zveřejnit předem prováděcí ustanovení. Kromě všeobecných informací (např. k organizaci apod.) do nich uvést informace potřebné pro posádky na přípravu na soutěž (s ohledem na nezkušenost - např. použité typy itinerářů, použití a práce s užitými mapami, slepé mapy, podmínky, vložené itineráře apod.). Toto v případě potřeby rozvést či upřesnit v rozpravě.

## **Prostor, rozsah a trať soutěže**

### **Zadání prostoru a rozsahu soutěže:**

- Zadání a zveřejnění prostoru soutěže pro soutěže této obtížnosti není povinné.
- Maximální délka jedné soutěže 80 km.
- Celkový čas jedné soutěže max. 3 hodiny (bez limitu 60/90 min).
- V jedné soutěži maximálně 3 etapy.
- Soutěž je výhradně denní.
- Nevést trať po nebezpečných komunikacích (příp. jen výjimečně), většina posádek jezdí s rodinnými vozidly.

### **Umístování průjezdních kontrol**

- Pokud bude použito jedné nebo více otočných PK, SPK upozornit a vysvětlit jejich použití v rozpravě.
- Nepoužívat nikdy způsob, kdy vede trať evidentně jinam, než vyplývá z dalšího údaje v iti (např. vyjetí z plánku či mapy směrem, který evidentně neumožňuje návrat do plánku či mapy), a je nutné umístit otočnou PK, SPK.

- Nepoužívat nikdy způsob, kdy vede trať dlouhým přejezdem v prostoru, který není zobrazen v mapě a soutěžící může být na pochybách, zda je toto řešení správné.

### **Dopravní značení**

- Dopravní značení na komunikacích lze přiměřeně využívat pro účely itineráře. Vždy ale řešit konkrétní místo tak, aby posádka nemusela stát a řešit itinerář v křižovatce a aby pozornost řidiče v takových případech byla co nejméně rozptylována.

### **Jízda přes obrubník**

- Nepoužívat odbočení a výjezd z komunikace přes snížený obrubník. Vjezd na komunikaci přes obrubník použit jen výjimečně a upozornit v rozpravě.

### **Itineráře**

- V itineráři lze použít údaje s měřením vzdálenosti. Tyto údaje jsou pro posádku informativní, není možné posádku „nachytat“ na malém rozdílu vzdáleností (v desítkách metrů). Většina posádek nemá možnost reálně změřit vzdálenosti s přesností desítek metrů.

### **Povolené a nepovolené druhy itinerářů**

- Šipkový itinerář reálný - základní forma bez omezení (max. sekvence 5 údajů za sebou), orientované křižovatky (k severu) nelze použít.
- Šipkový itinerář mapový (orientovaný pouze k severu) - povoleno použít pro max. 2 křižovatky v etapě, na jejich použití upozornit v prováděcích ustanoveních předem, příp. vysvětlit v rozpravě.
- Lineární itinerář reálný - 1x v etapě, omezit na max. 4 vyznačené křižovatky, na jejich použití upozornit v prováděcích ustanoveních předem, příp. vysvětlit v rozpravě.
- Lineární itinerář mapový - 1x v etapě, omezit na max 4 vyznačené křižovatky, na jejich použití upozornit v prováděcích ustanoveních předem, příp. vysvětlit v rozpravě.
- Při jízdě lineárního iti nelze tento iti kombinovat s případným vloženým iti či podmínkou.
- Azimuty mapové - max. 3 v etapě.
- Azimuty reálné - použití není povoleno.
- Úhly reálné i mapové - max. 3 + 3 v etapě. Vysvětlit v prováděcích pokynech či rozpravě.
- Slovní forma (P, L, R, odboč) - bez omezení (max. sekvence 5 údajů za sebou).
- Popisy, odkazy, symboly – bez omezení
- Psaný itinerář ("pohádka") - bez omezení
- Slepá mapa mapová - max. 2 v etapě, SM musí být vázána na ZM (plánek) a musí být v měřítku ZM (plánku)
- Slepá mapa reálná - použití není povoleno.
- Opuštění slepé mapy - max. 1x u každé SM (tím není myšlen výjezd z konce SM), princip návratu na SM po ZM vysvětlit v rozpravě.
- Podmínka - může být použita pouze typu A (= vztahuje se ke konkrétnímu mapově zadanému místu). Může se vztahovat na max. tři mapově zadaná místa. Musí být zadána v jednoznačném a srozumitelném znění - na princip použití upozornit v prováděcích ustanoveních předem, příp. vysvětlit v rozpravě.
- Vložený itinerář - pouze s jedním výkonným povelom (například pravá, opust' atd.) a to s platností v celé etapě, v části a nebo poprvé. Musí být zadán v jednoznačném a srozumitelném znění - na princip použití upozornit v prováděcích ustanoveních předem, příp. vysvětlit v rozpravě.

- Je povoleno použít **maximálně** 2 podmínky či vložené itineráře. Tedy buď 2x podmínka a žádný vlož. iti, nebo 1x podmínka a 1x vlož. iti, nebo žádná podmínka a 2x vlož. iti.
- Kombinace reálných a mapových údajů jsou povoleny všechny dle Řádů s tím, že HR zajistí použití v přiměřené (= nízké) náročnosti
- Kombinace **... reálně na mapový údaj** lze použít max. 2x v etapě s tím, že u mapového údaje musí být mapový jak paprsek ze směru reálného příjezdu tak paprsek výjezdu (je-li zadán výjezd).
- V iti musí být minimálně 6 mapově zadaných míst s vyznačeným příjezdem nebo/a výjezdem, ze kterých lze dále pokračovat v iti po předchozí chybě. Průjezd mapově zadaným místem zadat vždy co nejdříve po sekvenci šipkového itineráře, lineárním itineráři, použití úhlů nebo mapových azimutů a po kombinaci **... reálně na mapový údaj**

## Mapy

### **Použité mapy**

- Dbát na přehlednost, jednoznačnost a dobrou čitelnost map. V mapách a plánech nemusí být uvedeny všechny komunikace. Pokud je v mapě uvedena křižovatka s kruhovým objezdem, musí být kruhový objezd vždy vykreslen.
- Doporučená měřítká M5, M10, M20, M25 a M50.
- Orientace pouze k severu tj. sever směřuje k hornímu okraji papíru. Ve výjimečných případech (prostorové důvody) může sever směřovat jinam.
- ZM může být rozdělena na více částí (i více stránek) s jasně danými a uvedenými přechodovými body resp. kótami.
- V případě takového rozdělení ZM upozornit a vysvětlit v rozpravě, případně i na přechod do další části mapy upozornit v příslušné části itineráře.

### **Plánky, detaily, mapy**

- V jedné etapě lze použít max. 2 mapové podklady tj. základní mapu a 1 plánek či 1 mapu..
- V jedné etapě lze použít max. 3 detaily. Jejich počet musí být viditelně uveden v příslušném mapovém podkladu, ke kterému se vztahují.
- Plánky i detaily orientace pouze k sever.

### **Vynášení bodů**

- Body a kóty se zakazují vynášet.

### **Dokreslování a rušení komunikací v mapě**

- Dokreslování i rušení mapových komunikací je zcela zakázáno.

### **Šipky v mapách**

- Oba typy šipek lze v ZM, mapě, plánu i detailu použít.
- Počet šipek volit v rozumné míře vzhledem k obtížnosti soutěže. Jejich počet musí být viditelně uveden v příslušném mapovém podkladu.-

## Rozprava

- V rozpravě je doporučeno (v souladu s prováděcími ustanoveními) stručně seznámit posádky s použitými druhy itinerářů (i vč. použitých fint - ve všeobecné rovině) a dále s použitými atypickými či méně srozumitelnými prvky, uvedenými v předchozím textu.
- Je nutno vyhradit čas na zodpovězení případných dotazů.

- Pořadatel je povinen zpracovat a předat všem posádkám vzorové průjezdy a vysvětlení průjezdu. Upozornit posádky, že po dojezdu soutěže dostanou průvodce po trati a že budou mít možnost rozboru průjezdu a chyb – určení osoby, která odpoví na dotazy.
- Nabídnout posádkám HELP LINE pro případ problémů s řešením iti, případně jiných.

**Komise AOS AČR (část 2 byla připravena ve spolupráci s Vladimírem Žlábkem)**

**Schváleno dne 11.03.2024** (upraveno: obtížnost B30 snížena na B25 dne 14.1.2023)