

Pokyny pro stavitele a rozhodčí AOS pro rok 2025

(pro soutěže všech stupňů obtížnosti)

Tyto pokyny jsou **závazné** pro vedoucí tratí a hlavní rozhodčí všech AOS.

Pokyny mají 2 části:

- Část 1 - pro všechny soutěže
- Část 2 - pouze pro soutěže základní obtížnosti

Část 1 (všechny soutěže)

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 nejvyšší a střední obtížnost, u základní obtížnosti nepoužívat – viz pokyny část 2).**
- 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 nejvyšší a střední obtížnost, u základní obtížnosti nepoužívat – viz pokyny část 2).**
- Jestliže komunikace, kam mě vede mapa, končí a toto ukončení je viditelné z křižovatky, patří SPK, PK na této komunikaci do správného průjezdu.

2. Vynášení bodů

- Body se vynášejí i v případě, že se jede podle plánu na začátek SM, která začíná v bodě tohoto plánu 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 ití, že u SM X se body průjezdem nevynáší.
- Pokud chcete, aby došlo k vynášení do ZM, dbejte na to, aby v ZM byly v tomto prostoru jasné komunikace a křižovatky.

3. Zadání prostoru soutěže

Upozorňujeme na povinnost uvádět v propozicích prostor soutěže. Prostor je určen buď výřezem z mapy nebo slovním popisem. Nesmí být uveden seznam projížděných obcí.

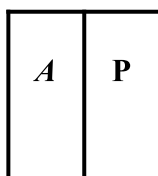
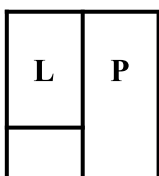
4. Kruhové objezdy

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 ití „z reálného (mapového) údaje reálně na mapový údaj“

Při zadání mapového údaje typu L, P, R (např. „mapově pravá“) za použití kombinace ití „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.

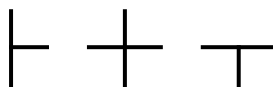
Př:

Do křižovatky přijíždím od jihu:

Reál:



Mapa
správně:



Mapa
špatně:

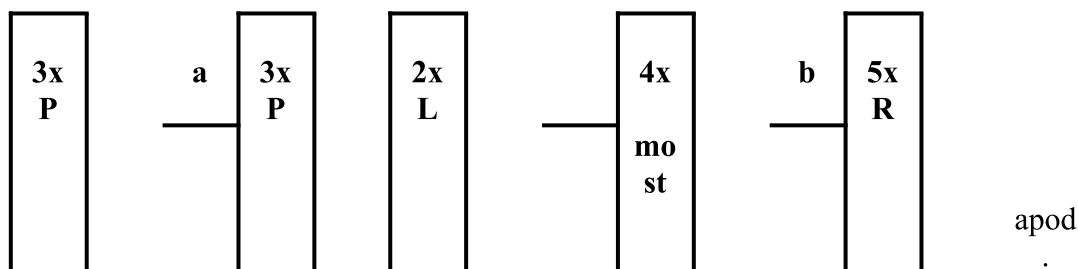


Na tomto výkladu **nelze** také postavit finty tak, že autor bude tvrdit: První mapová křižovatka neměla mapový příjezd, tak vpravo řeším na další, která již mapový příjezd má. Tudy opravdu cesta k jednoznačnému zadání nevede.

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 (pro soutěže se základní obtížností)

Odborný konzultant

Odborný konzultant je osoba, která před soutěží provede kontrolu itinerářů zejména s ohledem na posouzení, zda obtížnost odpovídá charakteru soutěže se základní obtížností (nízká obtížnost). Itineráře předloží konzultantovi vedoucí tratě (příp. HR) v dostatečném předstihu, konzultant posuzuje zejména obtížnost použitých iti, plnění pokynů pro stavitele (druhy a počty použitých iti), jednoznačnost použitých formulací apod. Konzultant neprovádí kontrolu v reálu, ale pouze na základě předložených dokumentů. Nenahrazuje tedy činnost HR, povinnosti HR se činností konzultanta nijak nemění. V případě připomínek konzultanta (např. vysoká obtížnost, nejednoznačná formulace apod.) je povinen ved. tratě reagovat a iti upravit. Garanta(y) určuje komise AOS.

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 použitými mapami, slepé mapy, podmínky, vložené itineráře apod.). Toto v případě potřeby rozvést či upřesnit v rozpravě.

Prostor, rozsah a trať soutěže

1. 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 nezpevněných komunikacích (příp. jen výjimečně), většina posádek jezdí s rodinnými vozidly.

2. Umíst'ování 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.

3. 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.

4. Jízda přes obrubník

Nepoužívat odbočení a výjezd z komunikace přes snížený obrubník. Vjezd na komunikaci přes obrubník použít 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 anebo 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

1. 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 měřítko 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.

2. 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 severu.

3. Vynášení bodů

Body a kóty se zakazují vynášet.

4. Dokreslování a rušení komunikací v mapě

Dokreslování i rušení mapových komunikací je zcela zakázáno.

5. 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.
- Nabídnout posádkám HELP LINE pro případ problémů s řešením iti, případně jiných.
- Ukázat vzor tabulí SPK a vysvětlit, jak jsou umístěné na trati a jejich význam a funkci.
- 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.

Po dojetí do cíle

- Pořadatel je povinen zpracovat a zveřejnit vzorové průjezdy a vysvětlení průjezdu.

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

Schváleno dne 5.2.2025