



Zábavných Automobilových

Orientačních Soutěží

pro použití v oblasti náboru a přípravy posádek Zábavných automobilových
orientačních soutěží v rámci projektu DoCíle.cz



Vydala Asociace TOM ČR, Hrušovany 8, Polepy v lednu 2024.

Připravili: Vítá Hrzán, Vláďa Žlábek.

Inspirováno Moravskými zjednodušenými řády.



- **itinerář** (také **iti**, **itík**) je slovní a grafické zadání průjezdu etapy, po jehož správném postupném vyřešení existuje jediná správná varianta průjezdu od startu do cíle etapy.
- **mapa – ZM** – základní mapa = mapový podklad, podle kterého projíždíte trasu každé jednotlivé etapy.
- **měřítka** – **mapové** podklady jsou uvedeny v měřítcích pro možnost odměření vzdáleností (viz TIP níže). Různé mapové podklady mohou a většinou jsou uvedeny v různých měřítcích.
- **mapový údaj** – údaj v itineráři, vztažený výhradně k mapě, kterým může být kóta, bod, tvar křižovatky, most nebo jiný údaj, který je uveden na mapě. S těmito údaji pracuje téměř výhradně navigátor.
- **mapová jízda** – jízda po předem naplánované nejkratší trase, vedoucí po **mapových komunikacích (ZM, plánek, detail)** za případného dodržení v iti zadaných **podmínek**.
- **mapová komunikace** – komunikace uvedená v mapových podkladech.
- **směr otáčení** – zadaný směr (po/proti směru chodu hodinových ručiček) průjezdu mapových komunikací při tzv. otočení, tj. návratu do (stejného) místa výjezdu; používáte jej většinou při plnění příkazu podmínky nebo vloženého iti.
- **pytlík, bublina** – mapová komunikace začínající a končící v jednom místě; může sloužit k mapovému otočení. Průjezd viz směr otáčení.

Zábavná jízda Polepskem Podzim tour 2023

Etapa 1

Délka: 12 km	Start: ČK KD Polepy	Autor: Petr	
Čas: 45 min	Cíl: ČK KD Polepy	HR: Tomáš	

Vložený itinerář: Za první dopravní značkou jed' vpravo.

Plánek K
měřítko M10
1 cm = 100 m

DETAIL
měřítko M5
1 cm = 50 m

1. část: NA ZAHŘÁTÍ MOTORU
Z místa startu u kulturáku již vidím DZ za ní odbočím vpravo. Za další pojedu rovně, za koleje mi plná čára naznačí směr jízdy. Dále vjezu do čerpací stanice a na hlavní se vrátím odbočením vlevo. Projedu rovně křižovatkou tvaru kříže a na další křižovatce tvaru kříže odbočím vlevo. Jedu-li správně, mójím po chvíli hřbitov. Na pokračování si připravím mapový podklad.

2. část: VENKOVSKÁ IDYLA, JEN TO TROCHU DRNČÁ

303

311

304

SÚ 1

303

SÚ 1: Zapiš jméno svatého na soše u dětského hřiště.

Základní mapa Etapa 1
měřítko M20
1 cm = 200 m
počet šipek: 2

Ukázka itineráře
(jedna z více forem):

Itinerář (ITI)

Itinerář musí obsahovat tyto základní údaje: **číslo etapy, délku etapy, čas na projetí, směr otáčení a umístění stanoviště časové kontroly** (start a cíl).

Dále ITI obsahuje **mapové podklady a zadání průjezdu tratě**. Součástí ITI s uvedením v záhlaví mohou být i **podmínky a vložené itineráře**.

Mapové podklady

Mapovým podkladem je vždy **základní mapa (ZM)**, která je označena "ZM" nebo "Základní mapa".

Mapový podklad může být rozšířen o **další mapu** či **plánek**, které se mohou od ZM lišit. Tyto další mapy či plánky musí být jednoznačně označeny (např. "Mapa A", "Plánek/Pl. 1"). Mapy a plánky musí být vždy v měřítku. U map a pláneků se používají měřítka M10, M20, M25, M50 (M10 znamená 1:10000 apod.). Na každém mapovém podkladu musí být uvedeno příslušné měřítko. Současně může být uveden přepočít (např. M25, 1 cm = 250 m).

K upřesnění jednotlivých míst na mapových podkladech může být použit:

- **detail** ve větším měřítku (M1, M2, M5, M10). Detail se stává automaticky součástí těchto podkladů, musí obsahovat všechny reálné komunikace a je vždy nadřazen mapě nebo/a plánu. Detail může být umístěn v záhlaví ITI nebo u příslušného mapového podkladu.

- **lupa** ve větším měřítku (nemusí být uvedeno). Lupa pouze zvětšuje zadaný výřez mapy nebo plánu, proto obsahuje pouze komunikace z příslušného podkladu.

Sever směřuje vždy k hornímu okraji mapy, plánu či detailu.

Obsahuje-li itinerář dva nebo více mapových podkladů, musí být jednoznačně graficky nebo slovně zadáno, která část ITI se podle kterého mapového podkladu jede.

Mapový podklad může být součástí itineráře spolu se zadáním průjezdu tratě nebo je na samostatném listu, případně na více listech.

Mapové údaje

Mapové komunikace a křižovatky

Pro plánování mapové trasy (mapovou jízdu) podle zadání průjezdu lze použít pouze komunikace a jejich křižení, které jsou uvedeny v platném mapovém podkladu. Za mapové křižovatky se v AOS i v ZAOS považují i vyústění polních nebo lesních cest nebo výjezdy z míst ležících mimo pozemní komunikaci (např. parkoviště) na jinou komunikaci, jsou-li v mapovém podkladu uvedeny.

S reálnými komunikacemi a křižovatkami, neuvedenými v příslušném mapovém podkladu, se při plánování průjezdu neuvažuje.

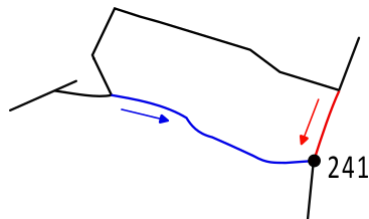
Platí základní pravidlo, že se při plánování trasy nelze otočit na žádné komunikaci ani křižovatce (výjimkou je pouze příkaz v průjezdní kontrole). Je-li zapotřebí se dle mapy otočit, využívají

se k otočení jen mapové komunikace (tzn. také malé trojúhelníčky, "pytlíky" nebo "bublíny"). Směr otáčení je zadán vždy v záhlaví itineráře.

Přerušeni komunikace (tzn. že je pro soutěž neprůjezdná), musí být v mapovém podkladě provedeno zřetelně bez možnosti záměny s chybou tisku.

- **Šipka u komunikace**

V uvedeném příkladu jsou zakresleny dvě šipky (barva je použita jen pro zvýraznění příkladu, jinak nemá žádný význam). Ze situace vyplývá, že pokud do kóty 241 přijedete od jihu, nemáte žádné mapové řešení. Jednosměrka je proti vám na obou komunikacích a takovému mapovému řešení se při plánování trasy vyhněte. Pokud pojedete po modré jednosměrce od západu, jediné možné řešení v kóte 241 je odbočení vpravo na jih, vlevo na sever nemůžete kvůli červené jednosměrce.



- **Šipka v křižovatce**

V uvedeném příkladu můžete kótou 241 projet bez omezení ze směru sever – jih, jih – sever, ovšem pouze při příjezdu od západu jste povinni respektovat šipku v křižovatce a odbočit vlevo na sever.



- **Body, kóty**

Příklady zakreslení kót (mapový podklad se zakreslenými komunikacemi)



Příklady vyznačení bodů (na mapovém podkladu bez zvýrazněných komunikací)



VI, vlož.iti, vložák

Místo plnění úkolu se vztahuje k reálné situaci při jízdě na trati viditelné z předního okna a plníte jej (např. odbočení, výjezd z křižovatky) reálně bez ohledu na mapu (např. odbočení i na komunikaci, která není zakreslena v mapovém podkladu). Příjezd k místu plnění úkolu vložení itera dle zadání hlídá především řidič a musí upozornit navigátora, aby ten mohl po splnění výkonného povelu přehodnotit = najít se na mapě a přeplánovat novou nejkratší mapovou trasu do zadaného políčka iteraře v případě, že je pokračování jízdy mapové. Je-li zadání jízdy reálné, platí pravidlo jet po hlavní nebo rovně. Pokud se jede vložák, pak má přednost před mapou a údaji v ní (body, kóty, šipky, přerušování mapy) = můžete jet např. po neexistující komunikaci, proti šipce v mapě či přes bod.

Mapové šipky

V mapových podkladech (v mapách, pláncích, detailech a lupách) mohou být použity 2 druhy šipek, které jsou platné při jízdě podle mapy (mapové jízdy):

Šipka u komunikace má význam mapové jednosměrky, komunikaci je možno projet pouze ve směru šipky. Platí v celé délce komunikace, na které je šipka umístěna – od křižovatky po další křižovatku.

Šipka v křižovatce platí pouze při příjezdu do křižovatky ve směru šipky a má význam mapového přikázaného směru jízdy.

V obou případech není podstatné, zda je šipka zakreslena na levé či pravé straně komunikace.

Body, kóty

Body jsou místa na mapovém podkladu a jsou označeny písmeny nebo jedno – či dvoucifernými čísly. Bod se smí mapově projet pouze je-li právě uveden v zadání průjezdu v ITI. Jindy jej mapově nelze projet.

Kóty jsou místa na mapovém podkladu a jsou označeny trojčiferným číslem. Na rozdíl od bodů lze přes ně mapově jezdit libovolně, i když právě nejsou zadány v pořadí průjezdu.

Jiná mapová místa

V mapových podkladech mohou být uvedena i jiná mapová místa, např. **mosty, železniční přejezdy** apod.

Zadání průjezdu tratě

V záhlaví ITI mohou být zadány vložení iteraře a podmínky.

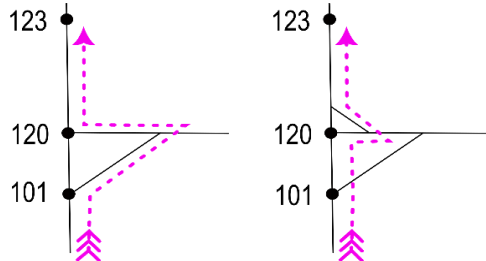
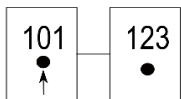
Vložený iterař (VI)

VI je **údaj reálný**. Je to příkaz, který se musí splnit v určitém reálném, jednoznačně zadaném místě. Neplní se tedy podle mapy a nikdy se s ním neuvažuje dopředu při plánování průjezdu. Musí být jasně zadáno **návěstí** (tzn. místo plnění) VI (např. „Za prvním mostem“, nebo „Za každým mostem“ nebo „Za prvním přechodem pro chodce“ atd.). Za návěstím je potřeba splnit **výkonný povel**. Povel bývá definován např. „Odboč poprvé vlevo“ nebo „Vjed' do jednosměrky“. V okamžiku plnění VI se přerušuje jízda dle základního iteraře a pokračuje se v ní až po jeho splnění.

Podmínka

- je uvedena v záhlaví itineráře nebo jeho části
- **podmínka je vždy mapová**, tedy s ní počítejte předem při plánování mapové trasy, a plní se pouze v **mapovém místě mapovým způsobem** (= dle mapy, ne dle skutečnosti)!
- její plnění hlídá navigátor, ten také určuje trasu průjezdu
- při plánování trasy dejte pozor na šipky v mapách, body, zadané příjezdy nebo výjezdy

Příklad zápisu a průjezdů:
Podmínka:
V každé sudé kótě jed' vždy vpravo.



Může nastat

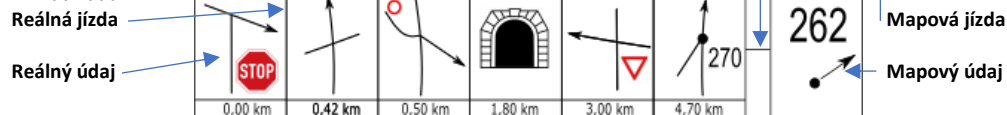
případ, kdy podmínka uvažovanou nejkratší trasu prodlouží natolik, že je výhodnější místo, kde by bylo nutno podmínku plnit, objet a tím ji nemuset plnit. To však neplatí v případě, kdy je místem podmínky nařízený průjezd.

Reálné údaje jsou údaje v itineráři, vztahené **výhradně ke skutečnosti**, kterou reálně vidí posádka (hlavně řidič) z předního okna (např. křižovatka, dopravní značení, most, přejezd atd.).

Reálná jízda

- **reálná jízda** je jízda po reálných komunikacích (= "v realu") mezi jednotlivými údaji itineráře (křižovatky, popisy, symboly) dle **Pravidla pro neuvedené křižovatky**
- **pravidlo pro neuvedené křižovatky** – platí při jízdě křižovatkami, pro jejichž projetí není v iti žádný určený pokyn. Zjednodušeně: jet po hlavní silnici; není-li dopravní značkou ve směru jízdy hlavní silnice zadána, pak jet rovně, až na křižovatku se zadaným výjezdem
- **reálná komunikace a křižovatka** – skutečné = reálné (jsou vidět z okna, nemusí být na mapě) komunikace včetně polních a lesních cest a jejich úrovnové křížení
- ignorujte body, detaily, šipky v mapě – vše řeší řidič – jede po hlavní nebo rovně, hlídá vložáky

Příklad zadání:



Popis průjezdu: Prvních 6 políček projíždím **reálně** = po hlavní nebo rovně a nezapomenu, že mohu projet křižovatky a odbočky různých tvarů, než dojezu k té jediné vyobrazené v daném políčku.

Na křižovatce se značkou STOP odbočuji vpravo a zároveň vynulují počítadlo. Ve vzdálenosti 420 m od stopky projíždím křižovatkou rovně. Po dalších 80 metrech na křiži odbočím vpravo (kontroluji si správnost místa nápovědou – zakreslenou značkou Zákaz vjezdu). Následuje úsek, po jehož projetí musím vjet do tunelu. Na počítadle bych měl mít 1,8 km a po tunelu mne čeká další dlouhý přejezd na křiži s dejkou. Naměřená vzdálenost slouží pro kontrolu správnosti. Za dejkou odbočím vlevo a reálnou jízdou dojíždím na tvar v dalším políčku. Uvedená kóta je pomocná, aby se navigátor lépe „chytil“ v mapě. Od vynulování jsem ujel 4,7 km. (Viz TIP: tripmaster na str. 12)

Po výjezdu z tvaru s kótou 270 končí reálná jízda, přecházím do **mapové** části. Tzn., že z kóty 270 hledám nejkratší **mapovou** trasu do kóty 262, kde budu plnit zadaný výjezd.

Podmínka

Podmínka je příkaz, který se plní **v určeném místě na mapě**. Podmínka je **mapový údaj**, a proto je třeba s ní uvažovat dopředu při hledání nejkratší mapové trasy. Místo plnění podmínky musí být zadáno jasně (např. „Za mapovým mostem jed' na nejbližší mapové možnosti vpravo“, nebo „V kótě 145 jed' rovně“ atd.).

Podmínka se plní **současně** se základním zadáním itineráře – **podmínka** (na rozdíl od VI) **jízdu podle ITI nepřerušuje**.

Grafické zpracování itineráře

Jednotlivé příkazy a zadání průjezdu tratě jsou řazeny zleva doprava a shora dolů.

Příkazy k průjezdu jsou většinou zapsány do okének. Může být použito i slovního popisu průjezdu (tzv. **pohádka** – viz *ukázkový itinerář, část 1 na straně 4 tohoto tisku*).

Reálné údaje

Pokud je okénko ve spodní části **rozděleno** vodorovnou čarou, jedná se vždy o údaj **reálný**, tedy příkaz v místě dle skutečnosti. U reálných okének platí zásada, že zobrazují **směr příjezdu odspodu**. Prostor ve spodní části rozdělení může být využit k zápisu vzdáleností.

Mapové údaje

Pokud okénko vodorovně **rozděleno není**, jedná se vždy o údaj **mapový** a příkaz se plní **dle mapy** bez ohledu na směr příjezdu.

Zadání způsobu jízdy mezi údaji

Mezi zadanými údaji se jede reálně nebo mapově, což je zadáno způsobem, jak jsou políčka mezi sebou spojena.

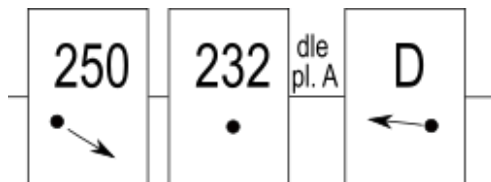
Reálná jízda

Navazuje-li jedno okénko bezprostředně na druhé, znamená to, že mezi těmito údaji se jede **reálně**.

Jet reálně znamená jet **stále po hlavní** komunikaci, vyznačené ve směru jízdy dopravní značkou, **nebo rovně** bez ohledu na šířku nebo kategorii komunikace (to v tom případě, kdy není z dopravního značení zřejmé, kde hlavní vede či zda je stanovena/určena).

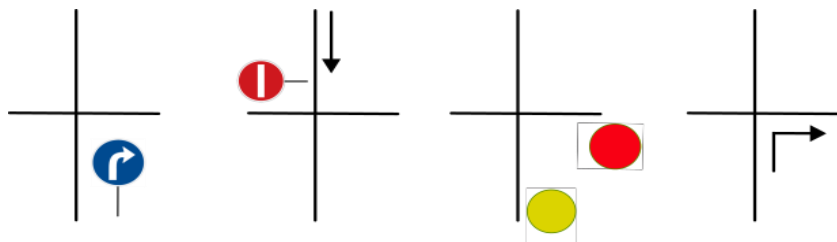
Mapová jízda

- pozor na správnou mapu / pláněk
- pozor na DETAILY, měřítko a šipky v nich – přenášíte je do ZM (upřesňují – mají přednost)
- zkontrolujte mapu, zda na uvažované trase někde není vynechaná komunikace
- uvažujte předem s šípkami – jednosměrkami v mapě
- uvažujte předem s přetahovacími šípkami v mapě – mohou zacyklit nebo prodloužit trasu
- uvažujte předem se zadanými příjezdy nebo výjezdy v bodech nebo kótách (jsou-li zadány)
- nesmíte bez zadání projet bod; kótu smíte projet kdykoliv i opakovaně
- neuvažujte předem s vlozákem



Příklady:

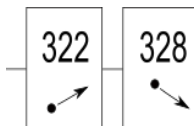
Křižovatky s jednoznačným výjezdem



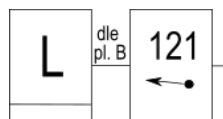
*U všech situací je uvažovaný příjezd od jihu (odspodu) a povinný výjezd na východ – vpravo.
Pouze verzi s přetahovací šípkou znám z mapy předem a uvažuji s ní při plánování trasy!*

Kombinace mapových a reálných údajů

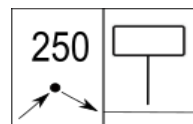
ad 1) Z kóty 322 vyjedu SV směrem, hledám nejkratší cestu v základní mapě do kóty 328 a z ní vyjedu směrem na JV.



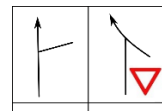
ad 2) Poté, co jsem splnil reálný příkaz a na nejbližším možném místě odbočil vlevo, hledám nejkratší mapovou cestu do kóty 121 (v tomto případě ne v ZM, ale v Plánku B), abych z ní splnil výjezd západním směrem. Čárka za druhým políčkem mi definuje mapové pokračování jízdy.



ad 3) Mám nařízený mapový příjezd a výjezd do a z kóty 250, následně reálně pokračuji na reálnou dopravní značku OBEC.



ad 4) Reálnou jízdou (nekoukám do mapy, jedu na „oči“) přijíždím odspodu rovně a nechávám vpravo odbočku. Stále na oči jedu po hlavní nebo rovně tak dlouho, dokud nepřijedu k „těčce“ uvedeného tvaru, před kterým musí být dejka. Cestou jsem mohl minout i jiné odbočky, já hledám pouze a jen „moje“ těčko s tvarem v políčku.



Mapová jízda

Jsou-li okénka propojena čarou, znamená to, že mezi údaji se jede mapově. Jet mapově znamená zvolit vždy nejkratší mapovou trasu po komunikacích, které jsou vyznačeny na dané mapě (určeném mapovém podkladu) za splnění případných podmínek, jsou-li zadány, a při dodržení dalších zadaných mapových údajů (např. šipky, příjezdy, výjezdy apod.).

Není-li nad spojovací čarou uveden žádný údaj, jede se podle základní mapy. Je-li v ITI více mapových podkladů než ZM (jiná mapa, pláněk) a má-li se jet podle těchto jiných podkladů, musí být nad touto čarou vyznačeno podle kterého podkladu se má jet.

Křižovatky s jednoznačným výjezdem

V zadání průjezdu tratě nejsou uvedeny a při průjezdu se neberou v potaz křižovatky s jednoznačným výjezdem!! Jednoznačný výjezd v křižovatce je tvořen:

a/ dopravním značením, které umožňuje jediný možný průjezd křižovatkou. Je uvažováno jak s dopravním značením svislým ve směru jízdy (např. příkázaný směr, zákaz odbočení apod.) tak vodorovným (např. horizontální šipky, nelze přejet nepřerušovanou čarou ani šikmé pruhy ohraničené čarou přerušovanou i plnou, a to ani na místa, ležící mimo komunikaci).

b/ SPK, jejíž 1. panel (žlutý) je umístěn před křižovatkou a 2. panel (červený) za křižovatkou ("přetahovací SPK")

c/ v mapovém zadání mapovou šípkou (oba typy)

Povolené kombinace mapových a reálných údajů a jízdy mezi nimi

1) Z mapového údaje mapově na další mapový údaj

V mapovém místě se splní příkaz dle mapy a dále se jede po komunikacích vyznačených v základní mapě nejkratší trasou na další mapový údaj.

2) Z reálného údaje mapově na mapový údaj

Po splnění příkazu v reálném místě dle skutečnosti se dále pokračuje po komunikacích vyznačených v určeném mapovém podkladu na zadaný mapový údaj a z něj dále mapově.

3) Z mapového údaje reálně na reálný údaj

Po splnění mapového příkazu dle itineráře se pokračuje dle pravidel pro reálnou jízdu, dokud se nepřijede na vyznačený reálný údaj.

4) Z reálného údaje reálně na reálný údaj

Po splnění příkazu v prvním okénku dle skutečnosti se jede dle pravidel pro reálnou jízdu tak dlouho, dokud se nepřijede na reálný příkaz vyznačený v druhém okénku.

☀ Při soutěžích tohoto typu (někdy i při soukromých jízdách) se hodí přesněji změřit úsek nebo ujetou vzdálenost tzv. tripmasterem. Existují různé aplikace, ověřená je např. Gpstrip pro Android (nečerpá data, lze využít starší přístroj s GPS i bez SIM).

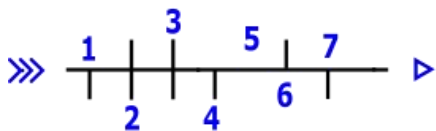
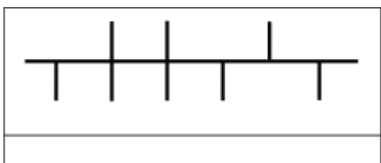


Lineární ití

TIP: V obou provedeních se autoři snaží posádky nacytat také na jednoznačné výjezdy (např. zákaz vjezdu, zákaz odbočení, přikázaný směr jízdy apod.).

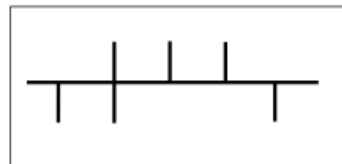
Reálnou chluptaci jedu „na oči“, tzn. že hlídám všechny komunikace, do kterých bych reálně mohl vjet. To je dobře vidět na pozici č. 3, kde ve skutečnosti je to „jen“ polní cesta, ale není tam zákaz vjezdu a musím s ní počítat. Pozice č. 5 mi definuje jednoznačný výjezd = nemám jinou možnost než odbočit vpravo. Z tohoto důvodu tato křižovatka není v zadání vůbec uvedena.

Příklad zadání v ití:



V **mapové** chluptaci jedu jen po mapových komunikacích z příslušného podkladu. V pozici č. 3 je oproti předchozímu příkladu zakresleno jen „témko“. V pozici č. 4 mám nařízený jednoznačný výjezd, proto v zadání tento chlup zcela chybí. Pozor na pozici č. 6 – zde v mapě není zanesena skutečně existující (reálná, ale nemapová) komunikace na východ a co není zaneseno v mapě, jako by nebylo ☹

Příklad zadání v ití:



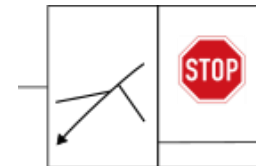
Způsoby zadání průjezdu tratě

V ITI může být použito několika typů zadání průjezdu tratě. Jsou to výjezdy z křižovatek, zadání průjezdních míst popisy, odkazy či symboly, dále slepé mapy či slovní popis. Všechny typy mohou být vzájemně kombinovány.

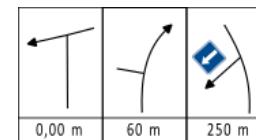
1) Šipkový itinerář

V okénku je nakresleno schéma křižovatky a tvar okénka určuje, zda jde o údaj reálný nebo mapový.

Jde-li o **mapový** údaj, pak je **orientován k severu**, přijíždí se k němu mapově a tvar i orientace křižovatky musí odpovídat konkrétní (nejbližší k aktuální pozici) mapové křižovatce v právě platném mapovém podkladu; z této křižovatky se vyjíždí ve směru šipky.

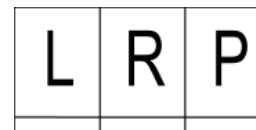


Jde-li o **reálný** údaj, pak se **přijíždí vždy ze spodního paprsku**, vyjíždí ve směru šipky a pokračuje dle zadání do dalšího políčka. V reálném okénku může být ve spodní části udána i vzdálenost od předchozí křižovatky, či od místa označeného "0 m" nebo "0,00 km", odkud je třeba změřit či odhadnout vzdálenost.

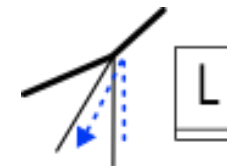


2) Zápisy slovní

V okénkách nemusí být vždy uvedena schémata křižovatek, může být použito slovního údaje nebo zkratky. Používá se výhradně těchto slov a zkratk: rovně = R, vpravo = P, vlevo = L.



Jde vždy o údaj **reálný**, pokyn se plní na **nejbližší reálné křižovatce, kde to lze**, a to co nejvíce. (Např. pokud u pokynu L lze na konkrétní křižovatce odbočit vlevo, ale jsou tam vlevo 2 odbočky, pak se musí odbočit možností "více vlevo" = "více zatočit volantem") bez ohledu na velikost či význam komunikace.



3) Lineární itinerář (tzv. chlupatá čára)

Lineární itinerář může být jak **reálný** tak **mapový** (všechny skutečné křižovatky / jen mapové křižovatky).



Na přímce jsou **zleva doprava** vyznačeny jednotlivé křižovatky s odbočkami tak, že paprsky na jednom místě přímky = křižovatce udávají, kolik komunikací při průjezdu křižovatkou po centrální přímce zůstává po pravé straně vozu a kolik po levé.

Slepá mapa (SM)

- SM (slepice, slepka) musí být vždy vztažena ke kótě nebo bodu, aby ji bylo možno vynést do mapy
- SM musí mít šipkou označený buď nájezd na SM a/nebo směr průjezdu a/nebo výjezd ze SM (tato šipka se nezapočítává do celkového počtu šipek, které autoři někdy uvádějí v záhlaví mapy)
- při jízdě po SM ignorujete šipky, body, chybějící komunikace či jejich přerušení v podkladové mapě

Příklad itineráře:



Zadání zní: mapově, ve směru šipky přijed' do kóty 129, poté mapově dojed' na začátek SM (tj. do kóty 137), projed' SM vč. výjezdu z ní podle šipky na konci a jed' mapově do kóty 137. Odkud pokračuj mapově.

Nevidím v tom žádnou složitost, směr průjezdu SM je dán šipkou na konci, která nařizuje i směr výjezdu.



Co je tu špatně? Nenaměřil jsem si vzdálenost z kóty do pravé odbočky a nechal se zlákat v mapě zanesenou komunikací!!

SM může vést i po v mapě neuvedených komunikacích!!

💡 Na pauzák či průhlednou fólii SM překreslím a položím na mapový podklad ZM.

Toto je správné řešení.

A jak organizátoři poznají, že jsem jel špatně? Při špatném průjezdu mi ve výkazu bude chybět opsaný symbol z průjezdky. Sice jsem tam tudy jel, ale opačným směrem. Opisují průjezdky jen z pravé strany. Za chybějící zápis mám 100 trestných bodů.

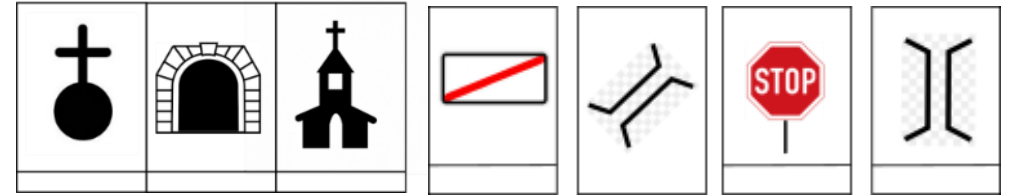


Kromě výjezdů z křižovatek lze při zadání průjezdu tratě použít také těchto zadání:

4) Popisy, odkazy, symboly

Průjezdni místa mohou být zadána všeobecně známými topografickými značkami, jednotlivými symboly vyobrazení dopravních značek nebo jejich seskupení či jiným jednoznačným způsobem. Zadání může být jak reálné, tak mapové.

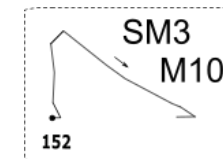
Příklady:



5) Slepá mapa (SM)

Slepá mapa je grafickým zobrazením reálných pozemních komunikací, které je nutno projet. Slepá mapa musí obsahovat měřítko (musí být shodné s aktuálně platným mapovým podkladem – ZM, pláněk), orientaci k severu, jasně mapově zadaný začátek nebo/a konec a směr průjezdu. Slepá mapa může obsahovat šipku, která znázorňuje příjezd nebo výjezd z ní, který soutěžící musí dodržet.

Slepá mapa může ve své trase vést i po komunikacích, neuvedených v mapových podkladech.



6) Psaný itinerář (tzv. pohádka)

Psaný itinerář je slovní popis průjezdu tratě, který soutěžící vede reálně po trati. V textu musí být jednoznačně uvedeny důležité a potřebné orientační body. (Ukázka pohádky je na straně 4 v 1. části itineráře.)

Výpočet času

Ideální je použití tabulky, která vám poslouží pro jednu soutěž, (tzn. pro všechny etapy!). Do tabulky časů dosadíte čas startu z výkazu, který vám zapsal rozhodčí, vypočítejte si ideální čas v cíli dle zadaného času na projetí etapy a také si dopočítejte maximální čas v cíli, abyste předešli diskvalifikaci. Maximální čerpání limitu zpoždění na jednu etapu je 45 minut, avšak pozor na celkové limity v závislosti na počtu etap v soutěži, přičemž platí: 1 etapa - 45 min / 2 etapy - 60 min.

Jak je to s limity? Vypadá to složitě, ale není to žádná matematická olympiáda. Vysvětlíme si to na příkladu pro 2 etapy. Víme, že k času na projetí etapy, zadanému v záhlaví iti, můžeme čerpat navíc ještě 60 minut limitu zpoždění souhrnně na obě etapy, přičemž povolené čerpání limitu na jednu etapu je max. 45 minut. Pokud překročíme limit, jsme diskvalifikováni. Předčasný příjezd není pořadatelem povolen.


Z propozic soutěže víme, že soutěž má dvě etapy. Po obdržení itíku a výkazu na startu první etapy jsme zapsali: etapa má stanovený čas na etapu 80 minut, čas startu 10:30 nám zapsal pořadatel do výkazu. Spočítáme, že v cíli můžeme být nejdříve ve 11:50, avšak nejpozději ve 12:35.

Do cíle první etapy jsme přijeli ve 12:15.

	START	CÍL ideální	CÍL limitní	CÍL skutečný	Volný limit	Vyčerpáno
Etapa 1	10:30	11:50	12:35	12:15	45 minut	25 minut z 60
Etapa 2	12:20	13:30	14:05	13:50	35 minut	20 minut z 35


Druhá etapa má čas na etapu 70 minut, čas startu máme ve 12:20.

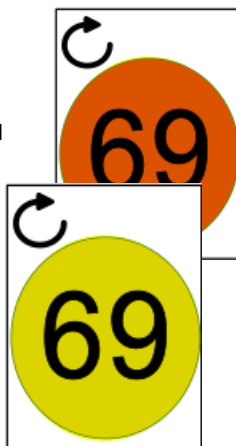
Do cíle jsme si hlídali čas, abychom nepřijeli a nepředali výkaz později než ve 14:05.

 Pořadatel určuje pravidlo pro předčasný příjezd. Pokud není povolen, je předčasný příjezd do ČK penalizován. Ověřte si v propozicích, prováděcích pokynech k soutěži nebo při rozpravě, zda můžete do ČK přijet dříve, než uplyne základní čas na etapu (bez limitu zpoždění).

SPK otočná – SPK kde kromě standardního symbolu (písmeno, číslo) je symbol otočení (oblouk se šipkou). Používá se výjimečně, u této SPK nebo

za ní se kdekoliv, ale bezpečně, otočte do protisměru a pokračujte dle iti.

 Shodné symboly musí být na obou SPK.



KONTROLA PRŮJEZDU TRATĚ

Trat' soutěže může být rozdělena na 2 etapy. Správnost průjezdu tratě a jiných hodnocených prvků je kontrolována časovými kontrolami (ČK), průjezdními kontrolami (PK), samoobslužnými průjezdními kontrolami (SPK) a tajnými kontrolami (TK).

Časová kontrola (ČK)

Stanoviště časové kontroly (start a cíl jednotlivých etap) jsou označeny a vymezeny panely se symbolem hodin. Nejdříve panelem se žlutým podkladem a v místě kde se vydává či odebírá jízdní výkaz panelem s červeným podkladem. Časová kontrola je vybavena hodinami s oficiálním časem. Symbol časové kontroly se do JV nezapisuje. V časové kontrole se bez pokynu rozhodčího nesmí couvat ani vystupovat z vozidla.


Průjezdní kontrola ("živá" PK)

Každá PK je označena dvěma panely se symbolem razítka, nejdříve se žlutým a pak s červeným podkladem. Symbol razítka se do JV neopisuje, naopak rozhodčí sám otiskne razítko do prvního volného polička JV nebo soutěžícímu razítko zapůjčí, aby si označení provedl sám. Doplnění symbolů z projetých SPK, zapsaných v jiných neoficiálních podkladech, do JV je nutné provést před vjetím do PK. Rozhodčí v PK může ústně nebo písemně udělit příkaz, který má přednost před údaji ITI. V průjezdní kontrole se bez pokynu rozhodčího nesmí couvat ani vystupovat z vozidla.

Samoobslužná průjezdní kontrola (SPK)

Každou SPK tvoří jeden pár panelů, první se žlutým a druhý s červeným podkladem. Na barevném podkladu jednoho páru SPK jsou vždy shodná písmena nebo čísla – do JV se opisuje pouze jeden symbol z páru.

Na ploše panelu může být umístěna i dodatečná informace – pokyn posádce. Např. L (levá), P (pravá), R (rovně), grafická otočná šipka nebo nápis otoč se, případně jejich kombinace. To jsou dodatečné informace pro posádku, jsou pro ni závazné a do JV se nezapisují.

(Např. panel doplněný informací  P znamená otoč se a na nejbližším možném místě odboč reálně vpravo. Směr otočné šipky nemá žádný jiný význam.)

Je-li mezi žlutým a červeným panelem PK nebo SPK reálná křižovatka, jede se vždy od žlutého panelu k červenému, jako by tam křižovatka nebyla (jednoznačný výjezd).

Tajná kontrola (TK)

Tajné kontroly sledují dodržování pravidel silničního provozu. Za TK se považuje i měření rychlosti. Místo tajné kontroly není označeno, následovat by měla SPK/PK "R" (měření rychlosti) resp. "T" (kontrola dodržování PSP).

Příklad plánu JZ:

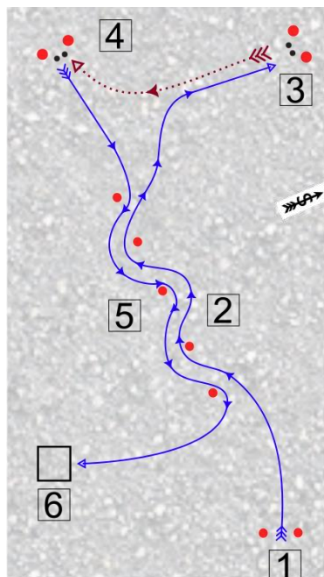


JÍZDA ZRUČNOSTI

4. listopadu 2023

jízda vpřed - >>>

jízda vzad - <<<



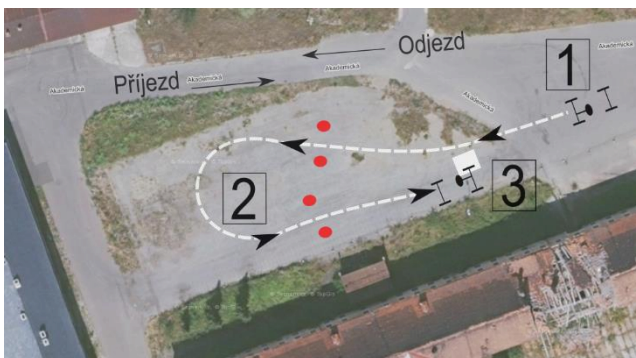
POŘADÍ PRVKŮ

- 1 START na pokyn
- 2 Slalom vpřed
- 3 Doraz přední
- 4 Doraz zadní - nacouvat
- 5 Slalom vpřed
- 6 CÍL = zastavit ve čtverci pravým předním kolem

Před samotnou JZ odstavte vozidlo a okoukněte styl a taktiku řidičů vozidel před vámi.

Příklad ZZ:

Uvedená ZZ vypadá primitivně, ale řidiči přes začerněné lyžařské brýle neviděli na cestu a navigaci po prostoru zajišťovali dětští navigátoři.



LEGENDA 1 Start - posádka zůstává ve vozidle, spulání časomíry na pokyn pořadatele
2 Jízda vpřed brankami
3 Zastavení na čtverci levým předním kolem, zastavení časomíry

Hodnocení 1 sekunda (jízdy = 1 TB (hrstné body)
dotyk branky = 15 TB (i opakované)
vyněžání branky = 50 TB
zastavení mimo čtverec = 15 TB

Soutěžní úkoly

zaměřené na pozornost, přesnost, šikovnost, odhady apod. mají za cíl vás protáhnout, osvěžit, pobavit, ale i samozřejmě nachytat.

Příklad SÚ: **SÚ 1:** Z úřední desky Obecního úřadu Krabčice / Rovné opiš 2. nejbližší termín (ve vazbě na dnešní den) svozu nádob komunálního odpadu s modrou nálepkou.

SÚ 2: Kde najdeš Podřipský rodinný minipivovar:
a) v Černoušku b) ve Ctiněvsi c) v Mnětěši

Hlídejte si, kde při plnění SÚ stojíte. Není tam třeba Zákaz zastavení nebo autobusová zastávka? Pokud ano, dá se někde opodál očekávat tajná kontrola s ostrou tužkou

DALŠÍ SOUTĚŽNÍ PRVKY

Jízda zručnosti (JZ)

JZ musí být pořádána a postavena na uzavřeném prostranství se zajištěním všech bezpečnostních opatření. Při stavbě JZ je nutno z důvodu bezpečnosti používat plastové prvky a kužely, aby nedošlo k poškození zdraví a vozidel účastníků.

Při JZ jsou ve vozidle oba členové posádky. Vozidlo při startu je zabezpečeno proti svévolnému pohybu, může mít nastartovaný motor. Dveře musí být zavřeny, nikoliv zamčeny. Okno může být staženo pouze u řidiče. Vystoupení posádky z vozidla během JZ je zakázáno.

Jízda zručnosti spočívá v projetí na čas předem určené tratě, jejíž plánek s obsaženými prvky musí obdržet posádka v takovém předstihu, aby se s ním mohla důkladně seznámit. Jednotlivé prvky a jejich skladba musí být přizpůsobeny prostoru vyhrazenému pro JZ.

Prvky, které mohou být zařazeny do JZ:

slalom vpřed, slalom vzad, zúžený profil, otočná branka, dojezd na přesnost, zajetí nebo zacouvání do garáže nebo na doraz

Rozhodčí jízdy zručnosti je povinen posádku zodpovědět případné dotazy týkající se této jízdy.

Zvláštní zkoušky (ZZ) a jiné soutěžní úkoly (SÚ)

Pořadatel může do soutěže zařadit i zvláštní zkoušky (ZZ) či různé soutěžní úkoly (SÚ). Posádka musí být včas seznámena se způsobem plnění.

DOPLŇKY, POZNÁMKY

HODNOCENÍ SOUTĚŽE, VÝSLEDKY

Soutěž se hodnotí jednotným bodovacím systémem pomocí trestných bodů (TB). Vítězí posádka s nejmenším počtem TB. Při rovnosti TB v konečném pořadí soutěže rozhoduje o umístění lepší výsledek dosažený v jízdách zručnosti, v případě rovnosti TB za jízdy zručnosti rozhoduje lepší součet časů.

Hodnocení času

dojezd do ČK před časovým limitem (není-li povolen předčasný příjezd):	10 TB / min
pozdní dojezd do ČK od 1 do 10 min.:	5 TB / min
pozdní dojezd do ČK od 11 do 45 min.:	10 TB / min
zdržení v jedné etapě delší než 45 min.:	diskvalifikace
součet zdržení ve dvouetapové soutěži delší než 60 min.:	diskvalifikace
vynechání časové kontroly:	diskvalifikace

Hodnocení průjezdu tratě

každá chybějící PK či SPK:	100 TB
každá PK či SPK navíc:	60 TB

Hodnocení jízdy zručnosti

poražení, vychýlení či odsunutí kuželky:	10 TB	doba jízdy (v celých sec) 1 s:	2 TB
chybný výjezd z řady vozidel:	15 TB	nedodržení pořadí prvků:	50 TB
vynechání max. 1 branky ve slalomu:	15 TB	vynechání prvku:	50 TB
nesplnění úkolu na přesnost:	15 TB	otevřené dveře během jízdy:	50 TB
nesplnění dojetí do garáže či na doraz:	15 TB	otevřené okno u spolujezdce:	50 TB

Hodnocení porušení PSP a pravidel soutěže

porušení pravidel silničního provozu v tajné kontrole:	50 TB
každý radarem naměřený 1 km/h nad povolenou rychlost:	10 TB
nedostatečné označení vozidla či posádky:	100 TB
porušení zákazů v prostoru ČK, PK, SPK a JZ:	50 TB

Hodnocení ostatních prvků soutěže

Bodové ohodnocení TB jednotlivých prvků a disciplín zveřejní pořadatel před zahájením soutěže.

DOPLŇKY, POZNÁMKY

Povinnost pořadatele soutěže před vyhodnocením a vyhlášením konečných výsledků soutěže

- a) Vyvěsit v místě dojezdu vzorové průjezdy, které musí obsahovat vzorový JV (pořadí PK, SPK), schematicky vyznačený průjezd trati s rozmístěním všech PK, SPK a TK včetně skutečných symbolů.
- b) Každou úpravu pořadí PK a SPK vyznačit do vzorového JV a vzorového průjezdu.
- c) Vyřešit připomínky posádek před vyvěšením výsledků. Vyřešení připomínek na soutěži je konečné.
- d) Vyvěsit nebo jiným způsobem zveřejnit a zpřístupnit výsledky soutěže před konečným vyhlášením.

Připomínky a protesty

Připomínky ke vzorovým průjezdům může posádka předat ředitelství soutěže ústně nebo písemně do 30 minut po svém příjezdu do cíle soutěže nebo do 30 minut po vyvěšení vzorových průjezdů a výkazů.

Protesty proti výsledkům na tomto typu soutěží ZAOS nejsou povoleny ani řešeny.

Vyhlášení výsledků

Před ukončením soutěže musí být vyhlášeny výsledky.

Způsob vyhlášení určuje pořadatel.

Pořadatel může dle možností předat věcné ceny; na jakékoliv ceny nelze ze strany soutěžících uplatnit nárok.

Výsledková listina, podle níž bylo provedeno vyhlášení, je konečná.



REJSTŘÍK POUŽÍVANÝCH POJMŮ A TERMÍNŮ

bod – mapové místo ozn. písmenem nebo jedno – či dvojciferným číslem	str. 6, 7
časová kontrola (ČK) - na začátku a konci každé etapy	str. 16, 17
detail – mapový podklad, obsahuje všechny skutečné (reálné) komunikace	str. 4, 5
etapa – ucelený úsek trati soutěže, který začíná a končí ČK	str. 5, 16, 17
itinerář (iti, itík) - slovní a grafické zadání průjezdu etapy	str. 4, 5
jednoznačný výjezd – jediný možný výjezd z křižovatky	str. 10, 11
jízdní výkaz (JV) - karta pro kontrolu průjezdu etapy	str. 2, 3
jízda zručnosti (JZ, zručka) - lahůdka pro řidiče	str. 18, 19
kóta – mapové místo označené trojciferným číslem	str. 6, 7
lineární itinerář (chlupatá čára)	str. 12, 13
mapa – základní mapa (ZM) je základní mapový podklad	str. 4, 5
mapová jízda – jízda po předem naplánované trase po map. komunikacích	str. 4, 10, 11
mapová komunikace – komunikace uvedená v mapových podkladech	str. 4, 5
mapový podklad – ZM, jiná mapa, plánek, detail, lupa	str. 4, 5
mapový údaj – údaj v itineráři, který je uveden na mapě	str. 4, 5, 8, 9
měřítka - mapové podklady jsou uvedeny v měřících	str. 4, 5
otočení mapové – návrat do (stejněho) místa výjezdu po mapové komunikaci	str. 4, 5
otočná SPK – SPK s pokynem k otočení na téže komunikaci	str. 16, 17
panely (tabule, cedule, plechy) - označení ČK, PK a SPK	str. 16, 17
plánek – mapový podklad, většinou odlišný od ZM	str. 4, 5
podmínka – úkol, který se plní v určeném mapovém místě mapovým způsobem	str. 8, 9
psaný itinerář (pohádka) - jeden z druhů itineráře tvořený slovním popisem	str. 4, 15
pravidlo pro neuvedené křižovatky – platí vždy při reálné jízdě	str. 8, 9
propozice – souhrn informací, vydaných k dané soutěži při jejím vypsání	str. 3
prováděcí ustanovení – informace k dané soutěži vydané před jejím konáním	str. 3
průjezdni kontrola (průjezdka) - PK nebo SPK	str. 16, 17
pytlík, bublina – mapová komunikace začínající a končící v jednom místě	str. 4, 5
reálná jízda – jízda po reálných komunik. dle Pravidla pro neuvedené křižovatky	str. 8, 9
reálná komunikace a křižovatka – skutečné komunik. a jejich úroňové křížení	str. 8, 9
reálný údaj – údaj v itineráři, vztažený výhradně k viditelné skutečnosti	str. 8, 9
slepá mapa (SM) - graf. zobrazení tvaru komunikace, která má být projeta	str. 14, 15
směr otáčení – zadaný směr průjezdu mapovou komunikací při otočení	str. 4, 5
soutěžní úkol (SÚ) - úkol, zadaný pořadatelem, zadaný v ITI	str. 3, 18, 19
šipka – mapový údaj v mapových podkladech	str. 6, 7
šipkový itinerář (šipkáč) - graf. znázornění tvaru křižovatky a směru výjezdu	str. 13
tajná kontrola (TK) - kontrola na trati, kontrolující dodržování PSP	str. 17
trestné body (TB) - jednotlivé prvky soutěže jsou ohodnoceny TB	str. 21
vložený itinerář (VI, vložák) - úkol, který se plní v určeném reálném místě	str. 6, 7
zvláštní zkouška (ZZ) - další jízdní zkouška kromě JZ	str. 18, 19