



**Několik informací a dobře míněných rad pro začínající
a méně zkušené posádky v soutěžích AOS.**

1) AOS – jak to jezdíme

Jezdíme za normálního silničního provozu a za dodržování všech PSP (pravidel silničního provozu) včetně dodržování povolených rychlostí. Již název vypovídá, že se nejedná o soutěže rychlostní, ale orientační.

Cílem AOS je projet zadanou trať s co nejmenším počtem trestných bodů.

Soutěžící musí soutěž i etapy dokončit v určeném čase a časovém limitu

Trať je zadaná pomocí itineráře (grafického průvodce po trati)

Součástí soutěže je jízda zručnosti, tajné kontroly včetně měření rychlosti radarem . Všechny tyto prvky jsou také zatíženy trestnými body (TB)

V mapě jsou zakresleny a v itineráři popsáno umístění časové kontroly (ČK), soutěžící tedy znají cíl. Soutěžící pak projíždí průjezdní kontroly (PK) nebo samoobslužné PK (SPK). Tyto kontroly slouží k zápisu údajů do jízdního výkazu (JV) a tím ke kontrole pohybu soutěžícího po trase soutěže. Umístění PK a SPK jsou předmětem utajení, soutěžící tedy neví, kde jsou umístěny.

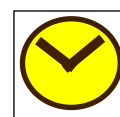
Jedna AOS je rozdělena na několik etap, zpravidla 2 – 4 etapy.

Při správném vyřešení itineráře existuje jediná správná varianta průjezdu etapy (od startu do cíle)

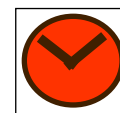
2) Označení kontrolních stanišť na soutěži

ČK – časová kontrola (start, cíl etapy)

Začátek oblasti ČK je ohraničen návěstím, umístěným 20 m až 50 m před staništěm. Návěstí je označeno znakem hodin se žlutým podkladem kruhu na panelu bílé barvy, který má tvar obdélníku na výšku o rozměrech nejméně 0,4 x 0,5 m.



Staniště ČK je označeno stejným panelem se znakem hodin s červeným podkladem kruhu. Součástí staniště jsou hodiny viditelné a čitelné ze vzdálenosti nejméně 20 m . **Soutěžícím je zde do jízdního výkazu (JV) zaznamenán čas startu (cíle) a předán JV, itinerář a mapové podklady.**



PK- průjezdní kontrola

Začátek oblasti PK je ohraničen návěstím, umístěným ve vzdálenosti do 50 m před staništěm. Návěstí PK je označeno znakem razítka se žlutým podkladem kruhu na panelu bílé barvy. Staniště je pak označeno stejným panelem s červeným podkladem. **Soutěžícím je zde do JV zaznamenán průjezd (razítko).**

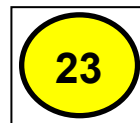


AMK POLDI SPORT KLADNO
CENA MĚSTA KLADNA 2010
aneb 45 mil Kladenskem

KLADNO
4.9.2010

SPK- samoobslužná PK

Začátek oblasti SPK je ohraničen návěstím (žluté), umístěným ve vzdálenosti do 50 m před stanovištěm. Panely SPK jsou stejné jako PK pouze ve středu nebo v levém či pravém rohu je symbol (číslo, písmeno) které si **soutěžící sami zapíší do JV** (!!! pouze 1x do následujícího volného pole JV !!!).



3) AOS – průběh soutěže

Přejímka – místo, kde si mě pořadatel zapíše, že jsem přijel, zaplatím startovné (200,-Kč) a dostanu přidělené startovní číslo, které si umístím na pravé zadní okno. Pokud potřebuje pořadatel předat posádkám ještě poslední informace k soutěži, vydává tzv. *prováděcí ustanovení*

Zahájení + rozprava – probíhá na předem určeném místě v čase dle časového harmonogramu soutěže, soutěžící se dozví poslední potřebné informace a zároveň mohou vznést své dotazy k pořadateli, když jim něco není jasné. Pořadatel oznámí startovní pořadí.

Start – v předem určeném startovním pořadí najíždějí auta ke startu. Startuje se ve 2 min. intervalech. Motor je v klidu. Posádka obdrží 2 min. před startovním časem **itinerář a mapu**. Na pokyn startéra, který předá posádce **jízdní výkaz**, posádka odstartuje do etapy.

Po startu – doporučujeme na vhodném místě zastavit, pokud možno ještě před první křižovatkou v ití si označit důležité informace, hlavně soutěžní úkoly a vložáky (bude vysvětleno dále)

Na trati - zapisují průjezdní kontroly do jízdního výkazu v pořadí tak, jak je projíždím. Pozor - hodnotí se každá chybějící PK (SPK) ale i kontroly navíc mimo správné pořadí.

V časové kontrole (ČK) - zkontroluji si správný čas dojezdu, mám-li dopsané všechny SPK a odevzám jízdní výkaz.

V cíli – je pořadatelem vyvěšen správný průjezd tratě s označením míst PK a SPK a tzv. vzorový JV (správné pořadí PK a SPK). Je vhodné ze správného průjezdu a z dotazů u ostatních posádek nebo vedoucího tratě si zjistit, kde jste co odjeli špatně a proč. Kdo po soutěži zahodí ití a o správný průjezd se nezajímá, tomu soutěž pro jeho další vývoj mnoho nepřinese.

Po soutěži – doma v klidu si znovu projed'te soutěž ještě jednou na papíře, je dobře si uvědomit své chyby, své náměty a dotazy můžete také napsat do diskuse na webových stránkách AOS (www.asocz.info) a dostane se vám kvalifikované odpovědi. Domácí studium by měli provést společně navigátor i s řidičem, i řidič se musí učit, aby byl schopen také řešit ití a být nápomocen navigátorovi

4) AOS - taktika při soutěži a ve chvílích, kdy se nedaří

o Ztratil jsem se - kam mám jet ?

Pokud jsem se ztratil při reálné jízdě (např. když jedu šipkový iti - bude vysvětleno dále), musím se vrátit k poslední křižovatce, kde jsem ještě věděl, že jedu určitě dobře. Když si nejsem vůbec jistý, kde to bylo, musím zjistit, kde asi jsem v mapě a kde je v iti nejbližší mapové místo se zadaným příjezdem nebo výjezdem. Do tohoto místa se musím libovolně kudy dostat, abych z něj mohl pokračovat dále dle iti. Bude mi zřejmě chybět nějaká SPK, ale to není v tuto chvíli podstatné, protože musím do cíle dojet v určitém časovém limitu a čas běží právě v těchto chvílích velmi rychle.

Jestliže jsem se ztratil při mapové jízdě, musím se opět vrátit do místa, kde jsem ještě věděl, že jedu dobře podle mapy. Ale pokud jsem se ztratil a po určité vzdálenosti se najednou zase v mapě nacházím a jen nevím, zda jsem jel po mapové komunikaci, nemá asi smysl ztrácet drahocenný čas jízdou zpět. Určitě ne na Vašich prvních soutěžích. Pokračujte dál v jízdě po mapě.

Když si nevím rady s výběrem nějaké trasy do určitého místa, mohu se do tohoto místa dostat rychleji libovolným způsobem a věřit, že mi sice budou nějaké SPK chybět, ale další mapovou jízdu již zvládnou lépe a posunu se v iti blíže k cíli etapy.

Pokud mám pocit, že jedu dobře a najednou zjistím, že jsem na nějaký údaj zapomněl nebo ho vynechal, má smysl se vrátit pouze v případě, že to místo je velmi blízko. Pokud je někde dál, nevracejte se, bude Vám chybět čas.

Když se Vám ani napodruhé nedaří odjet nějaký údaj v iti, nechte ho být a pokračujte dál. Při každém ztracení se, tzv. zakufrování, musím jako minimum zjistit co nejdříve, kde se v mapě pohybuju a v iti si vybrat nejbližší místo se zadaným směrem příjezdu nebo výjezdu a v něm se chytit správného průjezdu a pokračovat v řešení iti.

o Zapisování SPK

Symbole na SPK je dobré nezapisovat rovnou do JV, ale psát si je na okraj itineráře. Má to svou velkou výhodu, že v tomto zápisu, který slouží pouze posádce a který se neodevzdává, mohu libovolně škrtnat a přepisovat. Někdy po minutě nějaké SPK si uvědomím svou chybu a mohu jí napravit včetně dopsání správné SPK nebo škrtnutí si SPK chybné. Nesmíme ale zapomenout před živou PK, který dává do JV razítko, dopsat všechny SPK. Totéž musíme udělat před dojezdem do ČK, než odevzdáme JV.

V jízdním výkaze nesmím nikdy škrtnat nebo přepisovat

5) AOS - řešení itinerářů

V následujícím textu jsou uvedeny pouze ty typy itinerářů, se kterými se setkáte na této soutěži. Pro jednoduchost byly použity pouze základní typy itinerářů - šipkový itinerář, slepá mapa a mapový průjezd mezi body doplněný šipkami.

Více informací můžete získat v učebnici AOS, která je ke stažení na webových stránkách AOS - www.aoscz.info


Grafická forma zápisu itineráře

V itineráři se vyskytují dva druhy údajů – reálné a mapové.

Jednotlivé údaje (pokyny) v itineráři jsou umístěny v jednotlivých políčkách a podle jejich propojení rozeznáváme, zda se jedná o reálné nebo mapové údaje (zásada - 1 políčko = jeden údaj)

A) Reálné údaje:

Jsou vztaženy ke skutečnosti, kterou vidí posádka v křižovatce, většinou jsou v ITI zapsány formou výjezdů z křižovatek. Říkají posádce, jak vyjet z křižovatky

	P
1.22	—

Reálné údaje se v iti označují v políčku se spodní dělicí čarou, pod níž může být umístěn údaj o vzdálenosti, políčka následujících reálných údajů na sebe navazují.

Reálné údaje, které udávají výjezd z křižovatky, mohou být několika typů :

1. šipkový itinerář

Schéma křižovatky musí přesně odpovídat skutečnosti, musí v něm být zobrazeny všechny komunikace dané křižovatky. Do křižovatky přijíždíme ze spodního paprsku a vyjíždíme ve směru šipky.

2. slovní forma

Je to nejjednodušší způsob zadání výjezdu z křižovatky. Používá se slovního údaje:

rovně - používá se zkratka R

vpravo - používá se zkratka P

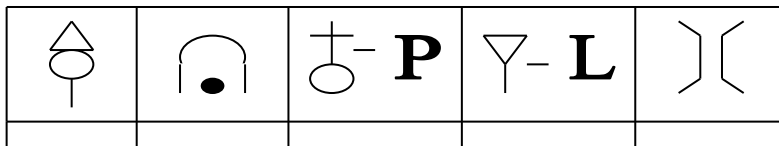
vlevo - používá se zkratka L

Odbočení vpravo nebo vlevo se uvažuje vždy co nejvíce, tedy i na silnici nebo polní cestu, která je nejvíce vpravo či vlevo.

3. popisy, odkazy, symboly

Křižovatky nebo průjezdní místa jsou zadány různými orientačními symboly (podjezd, můstek) nebo vyobrazením dopravních značek nebo jejich uskupení.

příklad :



4. Pravidlo pro neuvedené křižovatky.

Při vlastní jízdě, nemusí být v itineráři uvedeny všechny křižovatky, které takto reálně projíždíte. V případě, že křižovatka kterou projíždíte nemá takový tvar jako křižovatka v itineráři uvedená nebo ji nelze opustit podle uvedeného výjezdu, platí na této neuvedené křižovatce **Pravidlo pro neuvedené křižovatky**. (někdy se zkráceně používá termín „jedu reálně“)

Toto pravidlo nám říká, že neuvedené křižovatky se projíždí **po hlavní silnici**, je-li tato vyznačena dopravní značkou, nebo **rovně**, není-li hlavní silnice vyznačena

B/ Mapové údaje

Mapové údaje jsou vždy uvedeny v rámečku, který nemá ve spodní části rozdělovací čáru, jednotlivé mapové údaje jsou odděleny spojnicí, nad kterou může být uvedeno označení mapy, podle které se má jet.



Základní mapa - plánek (např. mapa **d**) - mám-li v jedné etapě více mapových podkladů, je vždy jeden označen jako základní mapa, další např. jako mapa **d**. Platí, že vždy jedu **pouze podle jednoho** mapového podkladu, který je uveden nad spojnicí mezi políčky v itineráři (není-li uvedeno nic, jedu podle základní mapy).

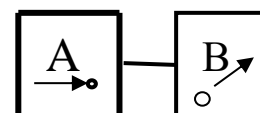
Každá mapa musí být v povoleném měřítku (M1, M2, M5, M10, M20, M25, M50, M100). V AOS se používá zkrácený zápis měřítka. Např. místo 1:50 000 se píše pouze M50.

Detaily – jsou nejpodrobnější malé výseky z mapy, zobrazují okolí bodů a kót, zpřesňují a doplňují vždy základní mapu nebo plánek (**nebo oboje**) - detail je vždy nadřazen všem mapovým podkladům

Mapovou křižovatkou se rozumí křižovatka v mapě.

Body - označují se písmeny velké abecedy (kromě písmen S,J,V,Z,L,P,R) a jedno nebo dvoucifernými čísly (1 - 99)

- označují mapovou křižovátku
- bodem smím projet pouze tehdy, když mi to nařizuje pokyn v iti,
- žádným bodem nesmím projet mimo uvedené pořadí v iti



AMK POLDI SPORT KLADNO CENA MĚSTA KLADNA 2010

aneb 45 mil Kladenskem

**KLADNO
4.9.2010**

Kóty - se označují třícifernými čísly (např. 324) a na rozdíl od průjezdných bodů jimi mohou projíždět bez omezení, libovolně i mimo stanovené pořadí.

Do bodu (kóty) může být zadán mapový příjezd nebo výjezd (azimut). Při řešení iti s tímto zadáním musím počítat při stanovení průjezdu bodem.

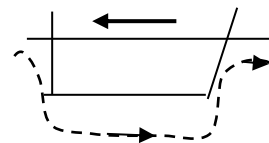
POZOR : Všechny mapové údaje jsou vztažené k severu. Pokud není u údaje nebo v mapě vyznačena šipka severu, je sever obecně u horního okraje iti nebo mapy.

Hlavní zásada mapového průjezdu – jezdí se jen po komunikacích označených v mapě a to nejkratší cestou z jednoho mapového místa do druhého při dodržení všech podmínek průjezdu (např. již uvedené příjezdy a výjezdy z bodu nebo dále uvedené šipky v mapě).

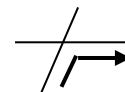
Šipky v mapách:

Mají mapový význam a při volbě průjezdu je nutno s nimi předem uvažovat. Šipky v mapách jsou dvojího významu:

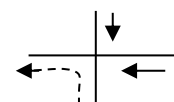
1. šipka u komunikace – má platnost v rozsahu mapové komunikace mezi mapovými křižovatkami, má význam mapové jednosměrky a při jízdě podle mapy je možno ji projet pouze ve směru šipky.



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



Mapově jednoznačný výjezd - šipky v mapě mohou dělat jediný možný mapový výjezd z křižovatky. Průjezd takovou křižovatkou není potom považován např. za mapové odbočení, mapové odbočení musím splnit na další křižovatce.



(mapově jednoznačný výjezd, tento průjezd není mapovým odbočením vlevo)

Slepé mapy:

Jsou grafickým zobrazením pozemních komunikací v povoleném měřítku.

SM začínají a končí na křižovatce, mostě, nadjezdu, podjezdu nebo u DZ začátek nebo konec obce.

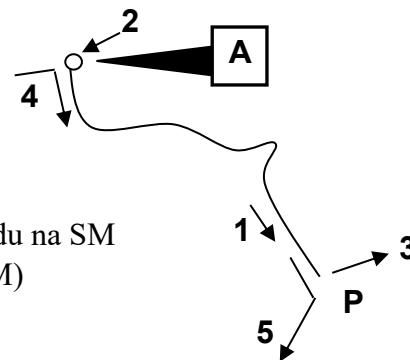
Jestliže SM začíná nebo končí jinde než na křižovatce, musí být toto místo na SM vyznačeno symbolem. Jestliže SM začíná, končí v bodě (v kótě) nebo prochází bodem (kótou), musí být tento bod nebo kóta na SM uvedeny.

Grafické zobrazení SM musí obsahovat:

a) **orientaci** - SM má sever obecně u horního okraje jako mapa, nebo je sever vyznačen šipkou směřující na sever a označenou písmenem S

b) **směr průjezdu** – může být vyznačen jedním z uvedených způsobů:

1. šipkou u SM (šipka 1)
2. šipkou na začátku SM, která určuje mapový příjezd na SM (šipka 2)
3. šipkou na konci SM, která určuje mapový výjezd ze SM (šipka 3)
4. přesahuje-li šipka přes začátek nebo konec SM, jedná se o směr příjezdu na SM nebo výjezdu ze SM (šipky 4, 5 - např. odbočením vpravo na začátku SM)



c) **povolené měřítko**

Výjezd ze SM může být zadán i údajem „výjezdy z křižovatek“ - reálně **P, L**

Podmínka:

Podmínka je úkol který se plní v určeném místě (místech), je vždy mapová, tedy se plní v určitém mapovém místě (místech) - např v bodě "A" vždy odboč, sudými kótami projížděj odbočením vpravo.

Každá podmínka se skládá ze dvou částí: z návěští a výkonného povelu. Návěští je místo, kde nebo za kterým plním výkonný povel (v bodě, v kótě, po přejetí ...), výkonný povel je vlastní úkon, který vykonávám (odboč, jed' P ...) Návěští i výkonný povel musí být mapové.

S podmínkou uvažuji předem při řešení itineráře a při stanovení nejkratší trasy mezi průjezdními body.

Vložený itinerář

Vložený itinerář (V.I., vlož.iti, vložák) je úkol který se plní v určeném reálném místě (místech). Neuvažuji s ním při řešení mapového průjezdu, protože nevím dopředu, kdy nastane. Každý vložák se skládá ze dvou částí: z návěští a z výkonného povelu. Návěští je místo, kde nebo za kterým plním výkonný povel (např. za Dzn. "STOP", Za DZ „začátek obce“), výkonný povel je vlastní úkon, který vykonávám (odboč, jed' P). Návěští i výkonný povel musí být reálný. Výkonný povel pak také pracuje s reálnými údaji, např. pravá pak znamená co nejvíce vpravo.

AMK POLDI SPORT Kladno
CENA MĚSTA Kladna 2010
aneb 45 mil Kladenskem

Kladno
4.9.2010

Čas a trestné body

Každá AOS je rozdělena na etapy. Na každou etapu je v iti zadán čas na etapu. Dále mohou soutěžící využít další limit času nad rámec času etapy. Tento limit je stanoven na 45 minut pro jednotlivou etapu. Je-li např. čas na etapu 60 min, může posádka přijet do cíle etapy nejpozději za 105 (60+45) minut od startu do etapy. Bohužel existuje ještě druhý limit a to limit na celou soutěž, který je celkem 60 minut pro soutěž se 2 etapami , 90 minut pro soutěž s 3 etapami a 120 minut pro soutěž s 4 a více etapami. Znamená to např. u dvouetapové soutěže, že pokud v první etapě vyberu čas na etapu + celý limit na etapu (45 min), tak ve druhé etapě smím vybrat nad rámec času etapy pouze 15 minut.

Proč tak obšírně hovoříme o limitech na soutěžích, kde průměrná rychlost na etapu se pohybuje mezi 15-40km/h ? AOS se jezdí na trestné body. Za pozdní příjezd je penalizace do 10minut 5TB/minuta, mezi 11-45 potom 10TB/minuta. Celkem tady za pozdní příjezd v limitu etapy může posádka získat 400TB. Pokud při průjezdu tratí neprojedete kolem jedné PK,SPK tak toto neprojetí je za 100TB. Pokud napíšete SPK,PK „navíc“ je to za 60TB. Z výše uvedeného vyplývá, že je mnohem efektivnější přijet raději po čase na etapu, ale v limitu a „nasbírat“ víc SPK a PK, než přijet včas, nebo dokonce předčasně (20TB/min) a s chybějícími PK.

Ale to už je zase o strategii jednotlivých posádek.