

# Pokyny pro stavitele a rozhodčí AOS pro rok 2026

## (pro soutěže všech stupňů obtížnosti)

Tyto pokyny jsou **z á v a z n é** 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).**

#### **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 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.**

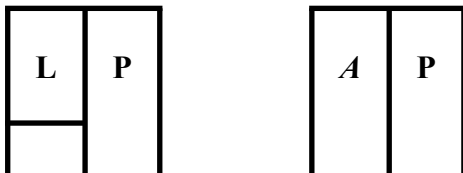
### 4. Kruhové objezdy

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:

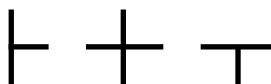
Do křižovatky přijíždím od jihu:

Reál:



Mapa

správně:



Mapa

špatně:

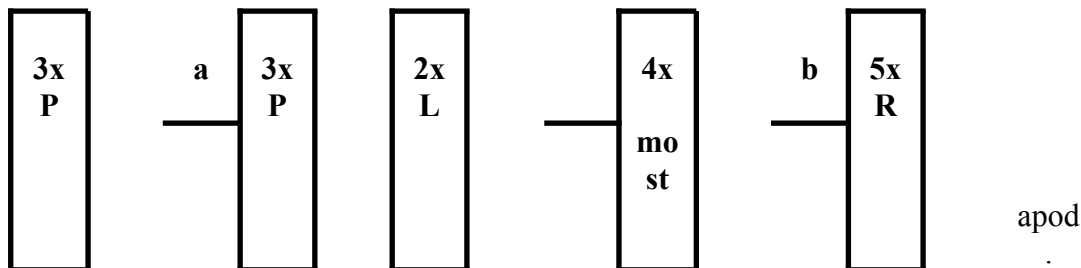


Na tomto výkladu **nelze** také postavit finty tak, že autor bude tvrdit: První mapová křižovatka neměla mapový příjezd, tak vpravo řeším na další, která již mapový příjezd má. Tudy opravdu cesta k jednoznačnému zadání nevede.

## 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 rádech 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 Rádech 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.

## 10. SPK v neprůjezdných komunikacích

**Pozor od roku 2026 je nově v rádech (odstavec X str. 41) zakázáno umísťovat SPK do neprůjezdných komunikací viz - jestliže komunikace, kam mě vede mapa nebo reálný iti, končí a toto ukončení je viditelné z křižovatk (z důvodu fyzické neprůjezdnosti - překážka, závora, brána apod. nebo DZ bránící vjezdu), nesmí na této komunikaci být umístěna SPK.**

## 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). Po dohodě se zpravodajem, předloží pořadatel s dostatečným předstihem itineráře konzultantovi. 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. Konzultanta(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 nezpěvněných komunikacích (příp. jen výjimečně), většina posádek jezdí s rodinnými vozidly.

#### **2. Umisťování 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 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 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 pláncích 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 výkazy. Je vhodné rozdat posádkám i vysvětlení průjezdu, nebo alespoň určit osobu, která bude u vzorových průjezdů vše vysvětlovat.

**Komise AOS AČR**

**Schváleno dne 21.1.2026**

**Aktualizováno ke dni 5.3.2026 (Část 1. odst. 10)**