



**Pravidlá záujmových mototuristických súťaží
a dopravno-výchovných orientačných súťaží
Rodičia, jazdite opatrne! platné od 1.5.2013**

Návrh spracoval: Ing. Milan Černák,
Klub Mototuristika

december 2012 – marec 2013

Schválila komisia v zložení: Ing. Peter Rusiňák, Ladislav Cingel, MUDr. Dušan Ulahel,

OBSAH

1. Všeobecná časť	5
1.1 <u>Dopravno-výchovná automobilová súťaž RODIČIA, JAZDITE OPATRNE! a záujmové mototuristické súťaže</u>	5
1.2 <u>Organizácia súťaží</u>	5
1.3a. <u>Účasť v súťaži RJO</u>	5
1.3.1 <u>Kategórie v súťaži RJO</u>	5
1.3b. <u>Účasť v záujmových mototuristických súťažiach</u>	6
1.4. <u>Povinnosti usporiadateľa súťaže</u>	6
1.4.1. <u>Pred súťažou</u>	6
1.4.2. <u>Pri súťaži</u>	6
1.4.3. <u>Po súťaži</u>	7
1.5 <u>Riaditeľstvo súťaže</u>	7
1.5.1 <u>Zloženie riaditeľstva súťaže</u>	7
1.5.2. <u>Usporiadateľský zbor</u>	7
1.6. <u>Pracovná náplň usporiadateľov a rozhodcov, ich práva a povinnosti</u>	8
1.6.1. <u>Riaditeľ súťaže</u>	8
1.6.2. <u>Tajomník súťaže</u>	8
1.6.3. <u>Hospodár</u>	9
1.6.4. <u>Vedúci trate</u>	8
1.6.5. <u>Hlavný usporiadateľ</u>	8
1.6.6. <u>Hlavný rozhodca</u>	9
1.6.7. <u>Zbor rozhodcov</u>	9
1.6.7.1. <u>rozhodca testov</u>	9
1.6.7.2. <u>vedúci JZ a rozhodcovia jazdy zručnosti</u>	9
1.6.7.3. <u>vedúci súťažných prvkov a rozhodcovia súťažných prvkov</u>	9
1.6.7.4. <u>vedúci trate a rozhodcovia ČK, PK, TK, štartu</u>	10
1.6.8. <u>Vedúci výpočtového strediska</u>	11
1.7. <u>Propozície súťaže</u>	11
1.7.1. <u>Propozície ročníkového seriálu súťaží RJO</u>	11
1.8. <u>Povinnosti súťažiacich RJO</u>	12
2. Technická časť	13
2.1. <u>Trať súťaže</u>	13
2.1.1. <u>Trať súťaže vedie</u>	13
2.1.2. <u>Správnosť prejazdu trate</u>	13
2.1.3. <u>Trať súťaže nesmie</u>	13
2.1.4. <u>Dĺžky tratí a priemerné rýchlosti</u>	13
2.2. <u>Súťažné úlohy</u>	13
2.2.1. <u>Štart súťaže</u>	14
2.2.2. <u>Pravidlá cestnej premávky</u>	14
2.2.2.1. <u>Testy z PCP</u>	14
2.2.3. <u>Zvláštne skúšky</u>	15
2.2.3.1. <u>Rozjazd do kopca</u>	15
2.2.3.2. <u>Zastavenie vozidla ručnou brzdou</u>	15
2.2.3.3. <u>Iný prvok</u>	15
2.2.4. <u>Jazda zručnosti (JZ)</u>	15
2.2.4.1. <u>JZ musí byť postavená</u>	15
2.2.4.2. <u>JZ spočíva</u>	15
2.2.4.3. <u>V súťaži RJO jazdí jazdu zručnosti</u>	15
2.2.4.4. <u>V súťaži RJO sa nočná JZ nevykonáva</u>	15
2.2.4.5. <u>V súťažiach je pre JZ predpísaných 5</u>	15
2.2.4.6. <u>Ďalšie voľné prvky</u>	16
2.2.4.7. <u>Počet a obtiažnosť voľných prvkov</u>	16
2.2.4.8. <u>Čas sa meria dvoma stopkami</u>	16
2.2.4.9. <u>Vystúpenie posádky z vozidla</u>	16
2.2.4.10. <u>Predpísaný minimálny počet voľných prvkov</u>	16
2.2.4.11. <u>Popis jednotlivých prvkov JZ</u>	16

2.2.4.12. <u>Posudzovanie vynechania niektorých prvkov JZ</u>	17
2.3. <u>Orientačná jazda (OJ)</u>	18
2.3.1. <u>Doba jazdy na prejazd etapy</u>	18
2.3.2. <u>Čas zdržania</u>	18
2.3.3. <u>Pri prekročení doby jazdy</u>	18
2.3.4. <u>Dosiahnutý čas sa zapisuje</u>	18
2.4. <u>Parkovisko</u>	19
3. <u>Itineráre</u>	20
3.1. <u>Povinná časť itinerára</u>	21
3.1.1. <u>Hlavička itinerára (červený rámik)</u>	21
3.1.2. <u>Záhlavie itinerára (modrý rámik)</u>	21
3.1.3. <u>Údajová časť itinerára (zelený rámik)</u>	22
3.2. <u>Údaje v itinerároch</u>	22
3.2.1. <u>Itinerár – popis prejazdu etapy</u>	22
3.2.1.1. <u>Reálne údaje</u>	22
3.2.1.2. <u>Mapové údaje</u>	23
3.2.1.3. <u>Kombinácia reálnych a mapových údajov</u>	27
3.2.2. <u>Mapové podklady môžu mať tieto mierky</u>	28
3.2.3. <u>Podmienka</u>	28
3.2.4. <u>Vložený itinerár</u>	29
3.2.5. <u>Počet vložených itinerárov a podmienok</u>	30
3.3. <u>Druhy itinerárov</u>	30
3.3.1. <u>Písaný itinerár</u>	30
3.3.2. <u>Výjazdy z križovatiek</u>	30
3.3.2.1. <u>Šípkový itinerár</u>	31
3.3.2.1.1. <u>Šípkový itinerár orientovaný</u>	32
3.3.2.2. <u>Azimuty</u>	33
3.3.2.3. <u>Uhly</u>	33
3.3.2.4. <u>Lineárny itinerár</u>	34
3.3.2.5. <u>Popisy, odkazy, symboly</u>	35
3.3.3. <u>Zásady jazdy medzi časťami itinerára</u>	35
3.3.3.1. <u>Reálna jazda</u>	35
3.3.3.2. <u>Mapová jazda</u>	36
3.3.4. <u>Slepé mapy (SM)</u>	36
3.3.5. <u>Mapový podklad</u>	39
3.3.5.1. <u>Základná mapa</u>	39
3.3.5.2. <u>Doplnková mapa, plánik, schéma</u>	39
3.3.5.3. <u>Zásady použitia mapy</u>	39
3.3.5.4. <u>Detail</u>	39
3.3.5.5. <u>Šípky v mapových podkladoch</u>	40
3.3.6. <u>Jazda podľa mapy</u>	40
3.3.7. <u>Body</u>	41
3.3.7.1. <u>Matričné</u>	41
3.3.7.2. <u>Vynášané</u>	41
3.3.8. <u>Kóty</u>	42
3.3.9. <u>Kreslený naivný itinerár</u>	42
3.3.10. <u>Výjazdy z križovatiek podľa fotografií</u>	42
3.3.11. <u>20% zásada posudzovania najkratšej vzdialenosti</u>	42
3.4. <u>Kontrolné miesta na trati</u>	43
3.5. <u>Obsadenie a činnosť kontrolných miest</u>	44
3.5.1. <u>Časová kontrola</u>	44
3.5.2. <u>Prejazdová kontrola</u>	44
3.5.3. <u>Tajná kontrola</u>	44
3.6. <u>Detské súťaže (doporučené a voľné prvky)</u>	45
3.6.1. <u>Detské súťaže plnia</u>	45
3.6.2. <u>Doporučené detské súťaže</u>	45
3.6.2.1. <u>Technická skúška zručnosti</u>	45
3.6.2.2. <u>Orientačná pešia skúška</u>	45

3.6.2.2.1. <u>Slalom so zaviazanými očami</u>	45
3.6.2.2.2. <u>Orientačná chôdza</u>	45
3.6.2.3. <u>Krabičková pyramída</u>	45
3.6.2.4. <u>Hod krúžkom na cieľ</u>	45
3.6.2.5. <u>Hod šípkami</u>	45
3.6.3. <u>Voľné súťažné prvky</u>	46
3.6.3.1. <u>Miniitinerár</u>	46
4. Hodnotenie súťaží	47
4.1. <u>Časový limit</u>	47
4.2. <u>Porušenie pravidiel cestnej premávky</u>	47
4.2.1. <u>Prekročenie povolenej rýchlosti</u>	47
4.2.2. <u>Ostatné TK</u>	47
4.3. <u>Hodnotenie zvláštnych skúšok</u>	47
4.4. <u>Hodnotenie jazdy zručnosti</u>	47
4.5. <u>Hodnotenie ostatných prvkov súťaže</u>	48
4.6. <u>Nešportové správanie</u>	48
4.7. <u>Hodnotenie detských súťaží (súťažných úloh)</u>	49
4.7.1. <u>Detské súťažné úlohy hodnotené za dosiahnutý čas a presnosť</u>	49
4.7.2. <u>Do celkového hodnotenia RJO sa za DS pripisujú body dosiahnuté</u>	49
4.7.3. <u>Hodnotenie prvkov doporučených detských súťaží (súťažných úloh)</u>	49
4.7.3.1. <u>V technickej skúške zručnosti</u>	49
4.7.3.2. <u>V slalome so zaviazanými očami</u>	49
4.7.3.3. <u>V orientačnej chôdzi</u>	49
4.7.3.4. <u>V krabičkovej pyramíde</u>	49
4.7.3.5. <u>V hode krúžkom na cieľ</u>	49
4.7.3.6. <u>Pri hode šípkami</u>	50
4.7.3.7. <u>V riešení miniitinerára</u>	50
4.8. <u>Celkové hodnotenie seriálu súťaží "Rodičia, jazdite opatrne!"</u>	50
4.8.1. <u>Hodnotenie posádok v súťažnom kole</u>	50
4.8.2. <u>Hodnotenie posádok v celom ročníku</u>	50
5. Protesty	52
5.1. <u>Protesty podáva posádka</u>	52
5.2. <u>Protest musí posádka podložiť</u>	52
5.3. <u>Protesty rieši súťažný výbor v zložení</u>	52
5.4. <u>Všetky protesty musia byť vyriešené</u>	52
5.5. <u>Každú neprejazdnosť trate</u>	52
5.6. <u>Proti nameranému času a hodnotenie TK</u>	52
5.7. <u>Za protest sa nepovažuje</u>	52
5.8. <u>Výsledková listina</u>	52
6. Sľuby	53
6.1. <u>Sľub súťažiacich</u>	53
6.2. <u>Sľub rozhodcov</u>	53
7. Záverečné ustanovenia	55

1. Všeobecná časť

1.1. Dopravno - výchovná automobilová orientačná súťaž pre deti a rodičov **RODIČIA, JAZDITE OPATRNE! (RJO)** a záujmové mototuristické súťaže.

Základnou náplňou dopravno-výchovných automobilových orientačných súťaží Rodičia, jazdite opatrne! (ďalej len **RJO**) a záujmových mototuristických súťaží je:

- výchova detí a mládeže k dopravnej disciplíne, osvojovanie si pravidiel cestnej premávky;
- výchova vodičov motorových vozidiel k zvyšovaniu dopravnej disciplíny;
- poznávanie prírodných krás a orientácia v teréne;
- zabezpečenie aktívneho odpočinku doplnkovými pohybovými, športovými a technickými prvkami.

V súťažiach **RJO** sa organizuje každoročne celoštátna Pohárová súťaž pozostávajúca z viackolových súťaží v kategóriách podľa veku spolujazdca.

1.2. Organizácia súťaží

Pre seriál súťaží **RJO** sa vypracúvajú celoročné rámcové propozície, ktoré obsahujú zmeny a doplnky týchto pravidiel, zoznam a termíny všetkých kôl, ich usporiadateľov a kontaktné adresy, spôsob prihlásenia a spôsob celoročného hodnotenia súťaží. Propozície sú v danom ročníku záväzné pre všetkých organizátorov jednotlivých kôl súťaží **RJO**. Každý usporiadateľ vydá k dátumu konania súťažného kola vykonávacie ustanovenia (propozície), ktorými upresní rámcové propozície.

Usporiadateľom súťaže **RJO** alebo inej záujmovej mototuristickej súťaže môže byť každý registrovaný automotoklub (autoklub, klub) alebo iná organizácia, ktorá pri organizovaní súťaže dodrží tieto Pravidlá.

Žiadosť o usporiadanie jedného kola viackolovej súťaže **Rodičia, jazdite opatrne!** alebo usporiadanie mototuristickej súťaže na celoštátnej alebo medzinárodnej úrovni je treba predložiť v termíne do 31. 12. predchádzajúceho roka, v ktorom sa súťaž má uskutočniť.

Usporiadateľ v žiadosti uvedie:

- názov súťaže a adresu usporiadateľa, meno, adresu a telefonický kontakt povereného pracovníka organizácie;
- druh súťaže, miesto a termín konania súťaže;
- žiadosť musí obsahovať dátum, pečiatku a podpis štatutárneho zástupcu organizácie.

Evidenciu o organizovaných súťažiach, registráciu jazdcov, evidenciu žiadostí o usporiadanie súťaže **RJO**, celkové vyhodnotenie ročníka seriálu súťaží **RJO** alebo záujmovej mototuristickej súťaže zabezpečuje v súčasnosti Klub Mototuristika, Gen. Svobodu 1978/29 960 01 Zvolen. Klub Mototuristika zabezpečuje zverejnenie kalendára súťaží, došlých propozícií súťaží, výsledkových listín a fotodokumentáciu na internetovej stránke www.mototuristika.sk.

1.3a. Účasť v súťaži **RJO**

Súťaže **RJO** sa môžu zúčastniť súťažné posádky v zložení jazdec-vodič (držiteľ platného vodičského oprávnenia príslušnej skupiny) a spolujazdec vo veku stanovenom v jednotlivých kategóriách.

1.3.1 Kategórie v súťaži **RJO**:

Kategória **A** – spolujazdec vo veku do 7 rokov

Kategória **B** – spolujazdec vo veku od 8 do 10 rokov

Kategória **C** – spolujazdec vo veku od 11 do 13 rokov

Kategória **D** – spolujazdec vo veku od 14 do 16 rokov

Kategória **E** – spolujazdec bez obmedzenia veku – všetky záujmové mototuristické súťaže.

Pravidlo určenia veku spolujazdca – slúži na zaradenie súťažnej posádky do príslušnej kategórie. Súťažná posádka je zaradená do vekovej kategórie podľa veku

spolujazdca dosiahnutému ku dňu, v ktorom začala prezentácia prvej súťaže (prvé súťažné kolo) v príslušnom ročníku.

Príklad: Súťaž sa koná v dňoch 12. – 14. mája. Prezentácia je 12. mája v čase od 19.00 – 20.00 hod a 13. mája od 7.00-8.00 hod. Spolujazdec dovŕši 13. mája práve 8 rokov. Pre súťaž RJO bude zaradený v celom ročníku v kategórii A, pretože ku dňu začatia prezentácie mal iba 7 rokov. Zaradenie do príslušnej kategórie sa počas celého ročníka súťaže nemení.

1.3b. Účasť v záujmových mototuristických súťažiach

Záujmových mototuristických súťaží sa môžu zúčastniť súťažné posádky podľa podmienok usporiadajúcej organizácie uvedených v propozíciách súťaže.

1.4. Povinnosti usporiadateľa súťaže

- poznať tieto Pravidlá a dodržiavať ich;
- viesť dokumentáciu o príprave a priebehu súťaže;
- po ukončení súťaže uchovať dokumentáciu súťaže najmenej po dobu 5 rokov podľa registratúrneho plánu usporiadateľa;
- po 5 rokoch predložiť príslušnému štátnemu archívu, do ktorého pôsobnosti patrí návrh na vyradenie dokumentácie. Po jeho schválení príslušným štátnym archívom môže dokumentáciu skartovať.

1.4.1. Pred súťažou

- zostavuje riaditeľstvo súťaže;
- zabezpečuje prípravu súťaže v súlade s týmito Pravidlami a ostatnými všeobecne platnými predpismi;
- zabezpečuje poistenie prihlásených súťažiacich a ostatných činníkov súťaže;
- zabezpečuje vyznenie starostov obcí, ktorými trať súťaže povedie o konaní tejto súťaže;
- zabezpečuje vyznenie príslušného obvodu policajného zboru o konaní tejto súťaže;
- odosiela propozície (vykonávacie predpisy) súťaže schválené usporiadateľskou organizáciou Klubu Mototuristika 6 týždňov pred dňom konania súťaže;
- prerokúva s príslušnými orgánmi miest a obcí, ktorými súťaž povedie, usporiadanie súťaže so zdôvodnením, že ide o dopravno-výchovnú súťaž, ktorá sa koná za normálnej cestnej premávky pri dodržiavaní PCP a nevyžaduje nijaké mimoriadne opatrenia;
- rozosiela propozície súťažiacim a delegovaným činníkom najneskôr 4 týždne pred konaním súťaže;
- zodpovedá za utajenie všetkých skutočností, s ktorými sú súťažiaci oboznámení až v priebehu súťaže a ktoré by mohli niektorých súťažiacich zvýhodniť;
- na začiatku prípravy súťaže nadväzuje spoluprácu s hlavným rozhodcom a v dostatočnom predstihu mu odovzdáva celú dokumentáciu, ktorá súvisí s usporiadaním súťaže;
- v prípade potreby zabezpečuje pre súťažiacich rovnaké mapové podklady;
- organizuje dôstojné otvorenie a ukončenie súťaže a rozpravu so súťažiacimi. Neoddeliteľnou súčasťou rozpravy je sľub súťažiacich a rozhodcov, informácie o zdravotníckej pomoci a spojení s policajným zborom. Rozpravu riadi riaditeľ súťaže;
- usporiadateľ môže vydať vykonávacie pokyny, ktoré nesmú byť v rozpore s týmito Pravidlami;
- zaisťuje poistenie prihlásených súťažiacich a ostatných činníkov súťaže;
- pri viacdňových súťažiach **RJO** je usporiadateľ povinný ponúknuť pre posádku ubytovanie;
- zo súťaže sú vylúčené rýchlostné skúšky a prvky majúce povahu výkonnostného motoristického športu.

1.4.2. Pri súťaži

- súťaž **RJO** sa nesmie usporiadať v dobe školského vyučovania. Pokiaľ súťaž začína v posledný pracovný deň pred dňom pracovného voľna, nesmie sa ukončiť prezentácia pred 19. hodinou;
- zabezpečuje dodržiavanie bezpečnostných predpisov v miestach plnenia úloh, zabezpečuje pracoviská rozhodcov proti nepohode;

- zabezpečuje viditeľné označenie členov riaditeľstva súťaže;
- neodkladne písomne ohlasuje poistnú udalosť príslušnej poisťovni, kópiu záznamu si uchová;
- po príchode všetkých posádok do cieľa súťaže vyvesuje správne prejazdy a vzorové výkazy, najneskôr 30 minút pred vyvesením výsledkovej listiny;
- na požiadanie posádok umožňuje posádkam kontrolu ich jazdných výkazov;
- usporiadateľ vyvesuje výsledkové listiny v celkovom hodnotení a v jednotlivých kategóriách osobitne pre každú kategóriu (**RJO**);
- výsledkové listiny musia obsahovať:
 - poradie štartovných posádok v akom sa v súťaži umiestnili, ak súťaž je delená na kategórie, tak poradie v každej kategórii, v súťažiach **RJO** je vyvesenie výsledkov podľa jednotlivých kategórií podmienkou;
 - v súťažiach **RJO** poradie dosiahnuté v detských súťažiach s rozpisom jednotlivých disciplín;
 - výsledky testov, ak boli v súťaži použité;
 - poradie jazdcov v jazde zručnosti;
- výsledkovú listinu dopĺňa týmito údajmi:
 - a) počet prihlásených súťažiacich;
 - b) počet štartujúcich súťažiacich;
 - d) počet súťažiacich, ktorí súťaž dokončili;
 - e) počet súťažiacich, ktorí súťaž vzdali;
 - f) počet diskvalifikácií s uvedením dôvodu;
 - g) menný zoznam posádok, ktoré sa neospravedlnili.
- po 30 minútach od zverejnenia výsledkov slávnostne vyhlasuje výsledky;
- v prípade riešenia protestov alebo iných úprav vyvesí zmeny a opravenú výsledkovú listinu na dobu 10 minút. V tejto dobe je možné reklamovať iba chyby v počítaní alebo iné chyby v hodnotení posádky trestnými bodmi;
- výsledková listina, podľa ktorej bolo vykonané vyhlásenie výsledkov súťaže, je konečná.

1.4.3. Po súťaži

- výsledkovú listinu vyhotovenú pre jednotlivé kategórie odovzdá (posiela) všetkým zúčastneným posádkam, hlavnému rozhodcovi a Klubu Mototuristika najneskôr do 14 dní po ukončení súťaže, najmä zo súťaže **RJO**. Klub Mototuristika zverejní výsledky zo súťaží na internetovej stránke www.mototuristika.sk.

1.5 Riaditeľstvo súťaže

Zabezpečuje prípravu a organizáciu súťaže, ustanovuje zbor usporiadateľov a rozhodcov. Prípravu a samotný priebeh súťaže môže po poverení riaditeľstvom súťaže riadiť hlavný usporiadateľ (predseda organizačného výboru) a usporiadateľský zbor, ktorý na seba prevezme zodpovednosť za priebeh a organizáciu súťaže.

1.5.1 Zloženie riaditeľstva súťaže

- riaditeľ
- tajomník
- hospodár
- vedúci trate
- hlavný usporiadateľ (predseda organizačného výboru)
- hlavný rozhodca.

Všetky uvedené funkcie zriaďuje usporiadateľská organizácia. Podľa charakteru súťaže môže byť riaditeľstvo súťaže rozšírené o ďalšie funkcie.

Hlavný rozhodca má zvláštne postavenie, nezodpovedá priamo riaditeľovi súťaže.

1.5.2. Usporiadateľský zbor

- organizačne je podriadený hlavnému usporiadateľovi;
- usporiadateľský zbor organizačne zabezpečuje priebeh súťaže;

- je zložený minimálne z týchto činníkov:
 - vedúci trate;
 - vedúci jazdy zručnosti;
 - vedúci súťažných disciplín (detských súťaží);
 - výpočtové stredisko;
 - zbor rozhodcov (rozhodcovia a pomocníci ČK, PK, súťažných disciplín);
- podľa potreby je usporiadateľský zbor doplnený ďalšími činníkmi;

1.6. Pracovná náplň usporiadateľov a rozhodcov, ich práva a povinnosti

1.6.1. Riaditeľ súťaže

- riadi a kontroluje prácu všetkých činníkov súťaže;
- zvoláva a vedie rokovanie riaditeľstva súťaže;
- kontroluje postup príprav súťaže;
- zodpovedá za nadviazanie spolupráce s hlavným rozhodcom;
- zodpovedá za utajenie itinerárov, trate a všetkých súvisiacich skutočností;
- navrhuje a rieši s hlavným rozhodcom nutné zmeny týkajúce sa priebehu súťaže.

1.6.2. Tajomník súťaže

- zodpovedá za všetky administratívne práce;
- vedie agendu prihlášok, prideluje súťažiacim štartovné čísla;
- určuje čas preberania;
- potvrdzuje prihlášku súťažiacej posádky;
- vyhotovuje štartovnú listinu;
- zabezpečuje výrobu a spracovanie kompletnej dokumentácie k súťaži;
- zaisťuje označenie členov riaditeľstva súťaže;
- zodpovedá za odovzdanie výsledkov všetkým účastníkom súťaže do 14 dní po ukončení súťaže.

1.6.3. Hospodár

- zabezpečuje súťaž po stránke hospodárenia v zmysle platných predpisov;
- zostavuje návrh rozpočtu súťaže;
- podľa možností usporiadateľa zabezpečuje ceny pre víťazné posádky;
- zodpovedá za nákup nevyhnutných potrieb pre technicko-organizačné zabezpečenie súťaže;
- zodpovedá za uzatvorenie hospodárenia celej súťaže v stanovených termínoch.

1.6.4. Vedúci trate

- po dohode s riaditeľom súťaže vyberá trať a vypracováva itineráre;
- vypracované itineráre predkladá hlavnému rozhodcovi na schválenie v dostatočnom predstihu;
- zodpovedá za vytýčenie, overenie a vyznačenie trate PK, SPK, DK, TK, ČK a miesta plnenia súťažných prvkov;
- predkladá hlavnému rozhodcovi niekoľko návrhov na miesta merania rýchlosti;
- zabezpečuje vyvesenie správnych prejazdov trate a vzorových výkazov.

1.6.5. Hlavný usporiadateľ

- riadi usporiadateľský zbor;
- vypracúva časový harmonogram súťaže a zodpovedá za jeho dodržanie;
- zabezpečuje poučenie rozhodcovského zboru a ďalších činníkov súťaže z týchto Pravidiel a o konkrétnych úlohách, ktoré ich počas prípravy a priebehu súťaže čakajú;
- zodpovedá za zabezpečenie a obsadenie všetkých stanovísk a miest plnenia súťažných úloh rozhodcami;
- zabezpečuje včasnú dodávku podkladov pre výpočtové stredisko a včasné predloženie spracovaných výsledkov hlavnému rozhodcovi a riaditeľovi súťaže k schváleniu;
- riadi prácu výpočtového strediska;

1.6.6. Hlavný rozhodca

Do funkcie je schvaľovaný riaditeľstvom súťaže. Je najvyššou športovou autoritou súťaže. Spolupracuje s riaditeľom súťaže alebo hlavným usporiadateľom na príprave a priebehu súťaže. Nezodpovedá za organizáciu súťaže. Zodpovedá za dodržiavanie týchto Pravidiel, schválených propozícií súťaže (vykonávacích predpisov) a súvisiacich všeobecne platných predpisov.

Ďalej hlavný rozhodca:

- zúčastňuje sa rokovania riaditeľstva súťaže;
- riadi činnosť rozhodcovského zboru, po športovej stránke je nadriadený každému rozhodcovi súťaže;
- kontroluje s vedúcim trate správnosť itinerárov prejazdov trate a itineráre schvaľuje podpisom na origináli itinerára;
- schvaľuje rozmiestnenie kontrolných stanovísk;
- kontroluje itineráre po rozmnožení;
- preveruje technickú vybavenosť, pripravenosť trate a súťažných úloh, kontroluje dokumentáciu k súťaži;
- kontroluje správnosť testov z PCP pre jednotlivé súťažné kategórie pre spolujazdcov;
- kontroluje správnosť vyhodnotenia jazdných výkazov;
- kontroluje správnosť pridelenia TB v jednotlivých súťažných disciplínach;
- kontroluje správnosť spracovania výsledkov a výsledkovej listiny. Správnosť výsledkov potvrdzuje svojim podpisom na výsledkovej listine;
- dbá na dôsledné dodržiavanie týchto Pravidiel, schválených propozícií (vykonávacích predpisov);
- má právo zasahovať do priebehu súťaže, prípadne ju z vážnych dôvodov prerušiť alebo predčasne ukončiť. Je povinný s riaditeľom súťaže riešiť pripomienky súťažiacich. Pri nešportovom správaní má právo vylúčiť posádku zo súťaže. Je nadriadený všetkým funkcionárom súťaže a v prípade porušenia pravidiel alebo nevhodného správania má právo odvolať ich z funkcie.

1.6.7. Zbor rozhodcov

- po športovej stránke je podriadený hlavnému rozhodcovi, po organizačnej stránke je podriadený hlavnému usporiadateľovi. Zbor rozhodcov má toto zloženie:

1.6.7.1 - rozhodca testov;

- zodpovedá za súťažnú disciplínu – testy, jej priebeh, dodržanie času trvania disciplíny;
- vyhodnocuje kontrolný záznam testov, ktorý obsahuje štartovné číslo, počet nesprávne zodpovedaných otázok a pridelené TB za nesprávne odpovede;
- zodpovedá za včasné vyhodnotenie kontrolného záznamu a jeho odovzdanie vedúcemu výpočtového strediska;

1.6.7.2 – vedúci jazdy zručnosti (JZ) a rozhodcovia jazdy zručnosti;

- vedúci JZ riadi a zodpovedá za priebeh jazdy zručnosti;
- sú mu podriadení rozhodcovia a pomocníci jazdy zručnosti;
- zabezpečuje spracovanie kontrolného záznamu priebehu jazdy zručnosti;
- kontrolný záznam JZ obsahuje štartovné číslo a pre každé štartovné číslo rozpis získaných TB podľa jednotlivých prvkov JZ, dosiahnutý čas jazdy, prepočítaný čas jazdy na TB a súčet získaných TB za jazdu;
- vedúci JZ zodpovedá za vyhodnotenie kontrolného záznamu a jeho včasné odovzdanie vedúcemu výpočtového strediska;

1.6.7.3 – vedúci súťažných prvkov (detských súťaží - DS) a rozhodcovia súťažných prvkov;

- vedúci DS riadi a zodpovedá za priebeh súťažných disciplín;
- sú mu podriadení rozhodcovia a pomocníci jednotlivých súťažných disciplín;

- rozhodcovia jednotlivých súťažných disciplín vedú kontrolné záznamy každej súťažnej disciplíny. Kontrolný záznam obsahuje štartovné číslo, čas plnenia súťažného prvku, dosiahnutý čas alebo TB v súťažnej disciplíne. Pokiaľ TB získavajú obaja členovia súťažnej posádky obsahuje kontrolný záznam pri každom štartovnom čísle osobitne zápis pridelených TB (dosiahnutého času) každému členovi posádky a ich súčet za posádku;
- rozhodcovia súťažných prvkov zodpovedajú za včasné vyhodnotenie kontrolného záznamu a jeho odovzdanie vedúcemu súťažných prvkov;
- vedúci súťažných prvkov zodpovedá za včasné odovzdanie spracovaných kontrolných záznamov vedúcemu výpočtového strediska;

1.6.7.4. – vedúci trate a rozhodcovia časovej kontroly (ČK), prejazdovej kontroly (PK), tajnej kontroly (TK), rozhodcovia štartu;

- zodpovedajú za výkon na štarte, v prejazdovej, v tajnej a v časovej kontrole, včasné postavenie stanoviska a jeho likvidáciu najskôr 30 minút po prejazde posledného súťažného vozidla. Posledným súťažným vozidlom nie je myslené posledné štartovné číslo v poradí, ale počet prejdenných vozidiel kontrolným miestom, ktorý sa musí rovnať počtu odštartovaných vozidiel, pokiaľ kontrolným miestom vozidlo prechádza len 1x;

- **rozhodcovia štartu** odovzdajú každej súťažnej posádke v dohodnutý čas pred štartom (zvyčajne 1 alebo 2 minúty) itinerár 1. etapy a jazdný výkaz do 1. etapy. Súčasne vedú kontrolný záznam o štarte. Kontrolný záznam v záhlaví obsahuje mená rozhodcov, miesto štartu, označenie etapy do ktorej bol vykonaný štart. Záznam obsahuje položky: štartovné číslo a čas štartu v poradí v akom bol skutočne štart vykonaný;

- rozhodcovia štartu zodpovedajú za správne vyplnenie kontrolného výkazu a jeho včasné odovzdanie vedúcemu výpočtového strediska;

- **rozhodcovia PK** vedú kontrolný záznam prejazdu súťažného kontrolovaným miestom. Kontrolný záznam v záhlaví obsahuje: mená rozhodcov, označenie stanoviska, miesto príchodu a odchodu rozhodcov zo stanoviska. Samotný záznam obsahuje položky: štartovné číslo, čas prejazdu súťažného vozidla kontrolovaným miestom v poradí v akom miestom prešlo, prípadne čas zdržania nezavinenej posádkou, ktorý je zapísaný súčasne aj do jazdného výkazu posádky. Kontrolný záznam obsahuje aj čas prejazdu súťažnej posádky, ktorá síce miestom prešla, ale do jazdného výkazu si potvrdenia o prejazde nedala opečiatkovať. Do záznamu sa k zapísanému času poznačí symbol „BP“ (bez pečiatky). Ak súťažná posádka v mieste PK plní súťažný prvok, kontrolný záznam obsahuje aj čas zdržania, spôsobený plnením súťažného prvku, pokiaľ nie je v písomnej rozprave alebo v itinerári uvedené inak;

- rozhodcovia PK pri prejazde súťažného vozidla kontrolovaným miestom súčasne so záznamom do kontrolného výkazu potvrdzujú prejazd posádke v jazdnom výkaze, a to opečiatkovaním do najbližšej voľnej kolónky určenej pre záznam PK. Rozhodca do jazdného výkazu čas prejazdu nezapisuje. Pokiaľ súťažná posádka pri prejazde kontrolovaným miestom nepredloží jazdný výkaz k opečiatkovaniu, ale len prejde kontrolovaným miestom, rozhodca vozidlo nezastavuje, ale do kontrolného záznamu k času prejazdu pripíše vyššie uvedené označenie „BP“ (bez pečiatky).

- rozhodcovia PK majú právo zapísať do jazdného výkazu súťažnej posádky nepredvídané a zdržanie nezavinenej súťažnou posádkou v minútach a tento zápis potvrdia v jazdnom výkaze svojim podpisom. Zároveň toto zdržanie poznačia do kontrolného záznamu;

- rozhodcovia PK zodpovedajú za správne vedenie kontrolného záznamu a jeho včasné odovzdanie vedúcemu trate;

- **rozhodcovia TK** vedú kontrolný záznam TK. Kontrolný záznam v záhlaví obsahuje: mená rozhodcov, označenie stanoviska, miesto príchodu a odchodu rozhodcov zo stanoviska. Samotný záznam obsahuje položky: štartovné číslo, čas prejazdu súťažného vozidla kontrolovaným miestom v poradí v akom miestom prešlo a splnenie/nesplnenie kontrolovanej úlohy v mieste TK s uvedením TB za nesplnenie kontrolovanej úlohy. V jednom mieste TK môže byť plnená len jedna kontrolovaná úloha, rovnaká pre všetky súťažné posádky. Rozhodca zapíše čas prejazdu a splnenie/nesplnenie úlohy pre kontrolované vozidlo toľkokrát, koľkokrát kontrolovaným miestom vozidlo prešlo.

- rozhodcovia TK zodpovedajú za správne vedenie kontrolného záznamu a jeho včasné odovzdanie vedúcemu trate;

- **rozhodcovia ČK** vedú spravidla dva kontrolné záznamy, prvý je kontrolný záznam príchodu z etapy, druhý je kontrolný záznam štartu do ďalšej etapy. Každý kontrolný záznam v záhlaví obsahuje mená rozhodcov, miesto ČK, označenie etapy, ktorej sa týka, čas príchodu a čas odjazdu rozhodcov z miesta ČK. Samotný kontrolný záznam z príchodu z etapy obsahuje štartovné číslo a skutočný čas príchodu súťažného vozidla do ČK v poradí v akom vozidlá do cieľa etapy prišli. Samotný kontrolný záznam štartu do ďalšej etapy obsahuje štartovné číslo a skutočný čas štartu súťažného vozidla. Poradie štartu = poradie príchodu s predchádzajúcej etapy, pokiaľ vykonávacie predpisy alebo propozície súťaže nestanovia inak. Ak ČK je zároveň aj cieľom súťaže, rozhodcovia ČK vedú len jeden kontrolný záznam príchodu z etapy;

- **rozhodcovia v ČK** zbierajú pri dojazde súťažného vozidla jazdné výkazy, do ktorého zapíšu skutočný čas príchodu súťažnej posádky. Pri štarte do ďalšej etapy rozhodcovia ČK odovzdávajú súťažnej posádke nový jazdný výkaz a itinerár. Itinerár sa vydáva spolu s jazdným výkazom v čase štartu. Rozhodcovia cieľovej ČK ďalšie jazdné výkazy ani itineráre súťažným posádkam nevydávajú, okrem plnenia súťažnej úlohy Peší orientačný mikrozvod, prípadne okrem vydávania nesúťažných presunových itinerárov;

- **rozhodcovia ČK** zodpovedajú za správne vedenie kontrolných záznamov a ich včasné odovzdanie spolu s jazdnými výkazmi posádok hlavnému rozhodcovi, prípadne vedúcemu trate;

- **vedúci trate** skontroluje úplnosť kontrolných záznamov a jazdných výkazov, vyhodnocuje jazdné výkazy a tieto priebežne odovzdáva vedúcemu výpočtového strediska.

1.6.8. Vedúci výpočtového strediska

- po športovej stránke je podriadený hlavnému rozhodcovi, po organizačnej stránke je podriadený hlavnému usporiadateľovi;

- vedúci výpočtového strediska zodpovedá za správne prepisy pridelených TB jednotlivým súťažným posádkam do programu spracúvajúceho celkové výsledky;

- zabezpečuje celkové spracovanie výsledkov súťaže, tlač výsledkovej listiny a prípadné opravné prepočty v prípade uznaných protestov alebo reklamácií.

1.7. Propozície súťaže

Propozície záujmových mototuristických a súťaží **RJO** vychádzajú z týchto Pravidiel. Sú vypracované pre každú súťaž samostatne. Obal propozícií obsahuje adresu internetovej stránky www.mototuristika.sk.

Propozície obsahujú najmenej:

- názov súťaže, dátum a miesto konania;
- druh a charakter súťaže;
- názov a adresu usporiadajúcej organizácie;
- zloženie riaditeľstva súťaže;
- harmonogram súťaže;
- prihlášky a vklad do súťaže;
- čas a miesto preberania;
- ceny;
- výšku vkladu za protest;
- záverečné ustanovenia (normálnu cestnú premávku, informácie o poistení a zodpovednosti za škody spôsobené usporiadateľovi alebo tretím osobám, atď.);
- schvaľovaciu doložku.

1.7.1. Propozície ročníkového seriálu súťaží RJO

Pre všetky súťaže v danom ročníku seriálu súťaží **Rodičia, jazdite opatrne!** spracúva Klub Mototuristika rámcové propozície platné pre celý ročník seriálu súťaží.

Rámcové propozície obsahujú najmenej:

- zoznam a termíny súťažných kôl v danom ročníku;
- názov a adresu usporiadateľskej organizácie a meno, adresu a číslo telefónu kontaktnej osoby;
- upresňujúce a doplňujúce informácie k organizácii súťaží;
- upresnenie spôsobu celkového hodnotenia súťaží v danom ročníku;
- miesto a čas vyhodnotenia seriálu súťaží v danom ročníku;
- doplnky a upresnenia k týmto pravidlám platiace pre daný súťažný rok.

Usporiadateľská organizácia vypracúva pre každé kolo súťaže samostatné propozície vychádzajúce z príslušných rámcových propozícií alebo spracuje pre dané kolo vykonávacie predpisy.

1.8. Povinnosti súťažiacich

Pre súťažné posádky súťaží **RJO** a záujmových mototuristických súťaží platia tieto povinnosti:

- poznať tieto Pravidlá, propozície súťaže, prípadne vykonávacie pokyny a ostatné všeobecno-záväzné predpisy a tieto dodržiavať;
- každá súťaž je pre každého účastníka súťaže dobrovoľná;
- v predpísanom termíne zaslať prihlášku usporiadajúcej organizácii;
- uhradiť štartovné – vklad do súťaže, pokiaľ ho propozície predpisujú;
- podaním prihlášky do súťaže sa súťažná posádka zaväzuje plniť povinnosti, ktoré z účasti v príslušnej súťaži vyplývajú;
- pri prezentácii predložiť preukazy totožnosti;
- ak nie je v propozíciách uvedené inak, vozidlo môže byť obsadené rodinnými príslušníkmi súťažnej posádky podľa počtu sedadiel uvedených v technickom preukaze vozidla;
- v prípade neúčasti jedného z členov posádky, môže druhý člen štartovať s náhradníkom. Náhradník v súťažiach RJO musí spĺňať podmienky kategórie, do ktorej sa pôvodná posádka prihlásila. Ak náhradník túto podmienku nespĺňa, posádka sa môže zúčastniť súťaže ako nová posádka v príslušnom ročníku. Pre zaradenie takejto novej posádky do kategórie platí pravidlo určenia veku spolujazdca. V prípade, že spolujazdcom je dieťa príbuzných, je jazdec, alebo iný člen posádky súťažného vozidla povinný odovzdať písomný súhlas rodičov dieťaťa k jeho účasti na súťaži s overeným podpisom (napr. matrika, notár, súd, obecny úrad);
- počas súťaže mať viditeľne pripevnené štartovné čísla a predpísané označenie pokiaľ ho usporiadateľ v propozíciách alebo vykonávacích predpisoch určí;
- súťažná posádka používa počas súťaže len jedno (to isté) vozidlo pre orientačnú súťaž, jazdu zručnosti a plnenie zvláštnych skúšok, pokiaľ usporiadateľ nezabezpečil pre zvláštne skúšky a/alebo jazdu zručnosti vozidlo zvlášť na to určené, na ktorom tieto súťažné úlohy odjazdia všetky súťažné posádky.;
- zúčastniť sa otvorenia, rozpravy a vyhlásenia výsledkov;
- dodržiavať morálne zásady športovca.

2. Technická časť

2.1. Trať súťaže

2.1.1. Trať súťaže vedie po pozemných komunikáciach. Súťaž sa koná za normálnej cestnej premávky a všetci účastníci sú povinní dodržiavať platné pravidlá cestnej premávky. Súťažiaci jazdia trať súťaže podľa itinerárov s dodržaním predpísanej jazdnej doby.

2.1.2. Správnosť prejazdu trate je kontrolovaná prejazdovými kontrolami (PK), samoobslužnými prejazdovými kontrolami (SPK), doplnkovými kontrolami (DK), tajnými kontrolami (TK) a časovými kontrolami (ČK). Trať súťaže je rozdelená na etapy. Počet kontrol na jednu etapu závisí od náročnosti súťaže, minimálny počet je 3.

2.1.3. Trať súťaže nesmie byť vedená po diaľnici a ceste pre motorové vozidlá. Výnimkou môžu byť len nevyhnutné úseky v častiach etapy, ktoré nie je možné prejsť inak. Tieto úseky musia byť v itinerári jednoznačne uvedené.

Časť trate s nespevneným povrchom komunikácie nesmie mať viac ako 10% celkovej dĺžky trate. Časti trate, v ktorých môže dôjsť nepozornou jazdou k poškodeniu vozidla musia byť v itinerári vyznačené výkričníkom, prípadne aj viacerými výkričníkmi.

2.1.4. Dĺžky tratí a priemerné rýchlosti

Celková dĺžka trate orientačnej jazdy závisí od významu súťaže. Pri záujmových mototuristických orientačných súťažiach by sa mala celková dĺžka trate pohybovať do 100 km. Priemerná rýchlosť by nemala prekročiť 40 km/h.

Pri súťažiach **RJO** by celková dĺžka súťaže nemala presiahnuť 60 km a priemerná rýchlosť v každej etape by nemal byť väčšia ako 30 km/h.

Dĺžka etáp v súťažiach nie je predpísaná, mala by sa pohybovať v rozmedzí od 15 do 35 km. Pri určovaní časov potrebných pre prejazd etapy musia byť rešpektované všetky obmedzenia rýchlosti na trati dané dopravným značením, musí byť počítané so zastávkami v PK a pod.

2.2. Súťažné úlohy

Záujmové mototuristické súťaže obsahujú súťažné úlohy podľa možností usporiadateľa. Môžu obsahovať doporučené súťažné úlohy pre súťaže **RJO**. Plní ich súťažná posádka, a to jazdec, spolujazdec alebo obaja. Usporiadateľ vo vykonávacích predpisoch uvedie kto súťažné prvky plní a spôsob hodnotenia súťažných úloh neuvedených v týchto Pravidlách.

Detské súťaže v **RJO** plní väčšinou spolujazdec alebo obaja členovia posádky. Jazdu zručnosti plní výlučne jazdec - vodič vozidla.

Minimálny počet súťažných úloh uvádza nasledujúca tabuľka:

Názov súťažnej úlohy	Minimálny počet prvkov v súťaži
Test z pravidiel cestnej premávky (PCP)	- spolujazdec 10 otázok (v RJO primerane prispôbovaných veku súťažiacich) - jazdec 10 otázok
TK PCP	4 x
kontrola technického stavu vozidla	1x
zvláštna skúška na trati	1x

jazda zručnosti (JZ)	1x (v RJO – len denná)
orientačná jazda	2 etapy v RJO usporiadateľ môže zaradiť aj 3. etapu, ktorá nie je povinná
Doporučené súťažné úlohy (Detské súťaže) v RJO - 5 x 1. skrutkovnica 2. krabičková pyramída/3 hody/ 3. hod krúžkom na cieľ /3 hody/ 4. hod šípkami /3+3 hody/ 5. orientačná pešia skúška (slalom so zaviazanými očami alebo orientačná chôdza) - voľné ľubovoľné napr.: - jazda zručnosti na bicykli alebo kolobežke; - miniitinerár; - peší orientačný mikrozávod; - ďalšie voľné prvky podľa možností usporiadateľa	1x 1x 1x 1x 1x 1x podľa možností usporiadateľa

2.2.1. Štart súťaže

Poradie štartujúcich, čas štartu a interval štartu (min. 1 minúta) určuje usporiadateľ. Posádka sa dostaví na štart v predpísanom čase. Posádka, ktorá sa dostaví na štart oneskorene (do 30 minút), je zaťažovaná trestnými bodmi a dostane nový čas štartu. Po odštartovaní musí byť vozidlo do 1 minúty uvedené do pohybu štartovacím zariadením z miesta vodiča - štartovacia skúška. V nočnej časti súťaže musí mať vozidlo pred štartovacou skúškou rozsvietené obrysové svetlá. Pri nesplnení štartovacej skúšky musí byť vozidlo odtlačené z priestoru ČK tak, aby neprekážalo v štarte ostatným vozidlám. Posádka môže potom uviesť vozidlo do pohybu akýmkoľvek spôsobom.

Štartér neodšartuje do súťaže vozidlo, ktoré nie je označené predpísaným spôsobom. Súťažiaci sa nesmú zdržiavať v priestore štartu. Usporiadateľ má právo vyhradiť priestor, v ktorom určí zákaz zastavenia po odštartovaní. Nedodržanie tohto ustanovenia sa posudzuje ako nedodržanie pravidiel cestnej premávky v TK.

V súťažiach **RJO** nie je povolená nočná časť súťaže !

Pokiaľ v rámci jedného športového podujatia prebieha súčasne viac súťaží a medzi nimi aj **RJO**, a tieto obsahujú aj nočnú etapu, do súťaží RJO sa táto časť súťaže nezapočítava.

2.2.2. Pravidlá cestnej premávky

Počas orientačnej jazdy sú posádky povinné dodržiavať platné pravidlá cestnej premávky platné v dobe uskutočnenia súťaže vrátane dodržania minimálneho veku a výšky osoby na sedadle vedľa vodiča.

2.2.2.1. Testy z PCP

Testovacie otázky z PCP sú obtiažnosťou prispôbované príslušnej kategórii. Jazdci plnia skrátené testy z PCP používané v autoškolách, spolujazdci plnia testy primerané veku zamerané na chodcov, cyklistov a na dopravné značky.

2.2.3. Zvláštne skúšky

Sú zaradované ako samostatné súťažné úlohy na trati súťaže v PK alebo v miestach ČK. Pokiaľ bodové zaťaženie vo zvláštnych skúškach presahuje 50 TB, nesmie byť zvláštna skúška umiestnená na trati súťaže (mimo ČK).

2.2.3.1. Rozjazd do kopca

a) bez použitia ručnej brzdy;

b) s použitím ručnej brzdy;

Maximálne povolené cúvnutie pri rozjazde je 50 mm a kontroluje sa kolíkom umiestneným pred alebo za vozidlom podľa toho, či je rozjazd do kopca v smere jazdy alebo proti smeru jazdy (cúvanie).

V súťažiach RJO je povolený rozjazd s použitím ručnej brzdy !

2.2.3.2. Zastavenie vozidla ručnou brzdou v určenom priestore na vzdialenosť asi 50 m.

Hodnotí sa presnosť a môže sa merať čas.

2.2.3.3. Iný prvok

Za zvláštnu skúšku sa považuje aj niektorý ucelený prvok z jazdy zručnosti alebo ich kombinácia, napríklad:

- slalom;
- vjazd do garáže;
- zaparkovanie v rade vozidiel;
- stop kolík;
- dojazd na štvorec a pod.

Hodnotí sa splnenie úlohy, môže sa merať čas.

2.2.4. Jazda zručnosti (JZ)

2.2.4.1. JZ musí byť postavená

na uzatvorenom priestranstve pri zabezpečení všetkých bezpečnostných opatrení.

2.2.4.2. JZ spočíva

v prejazde vopred určenej trate, ktorej plánik musí byť zverejnený najneskôr pri prezentácii.

2.2.4.3. V súťaži RJO jazdí jazdu zručnosti len jazdec - vodič vozidla. V samostatných súťažiach jazdy zručnosti jazdí len vodič. Pri záujmových mototuristických súťažiach sú vo vozidle jazdec a spolujazdec.

2.2.4.4. V súťaži RJO sa nočná JZ nevykonáva. V ostatných mototuristických súťažiach je nočná JZ povolená. Nočná JZ má byť umiestnená na neosvetlenom alebo málo osvetlenom priestranstve. Pri odstavení vozidla (pri štarte a po dojazde) musia byť na vozidle rozsvietené obrysové svetlá.

2.2.4.5. V súťažiach je pre JZ predpísaných 5 povinných prvkov:

- a/ štart - výjazd z radu stojacich vozidiel;
- b/ slalom vpred alebo vzad medzi 5 kolíkmi (kužeľmi) v rade;
- c/ garáž vpred alebo vzad s predpísanými rozmermi. Pri RJO je povolené namiesto garáže použiť len stenu vpred alebo vzad;
- d/ zastavenie vozidla v cieľi;
- e/ meranie času;

2.2.4.6. Ďalšie voľné prvky pre ostatné mototuristické súťaže a súťaže v JZ:

- a) otočné bránky;
- b) zúžené profily;
- c) ďalšie slalomy vpred i vzad;
- d) dojazdy na presnosť;
- e) jazda v kruhu;
- f) jazda po osmičke;
- g) vjazd a výjazd z radu zaparkovaných vozidiel;
- h) vjazd do garáže s menšími rozmermi.

2.2.4.7. Počet a obtiažnosť voľných prvkov volí usporiadateľ tak, aby priemerná doba JZ nepresiahla 120 sekúnd.

2.2.4.8. Čas sa meria dvoma stopkami. Jedny obsluhuje časomerač a druhé vodič súťažného vozidla alebo elektronickou časomierou s fotobunkou.

2.2.4.9. Vystúpenie posádky z vozidla počas JZ je neprípustné. Pri akejkoľvek poruche vozidla sa neprípúšťa jeho dotlačenie do cieľa JZ, ale uplatní sa trest podľa bodu 4.4.1.

2.2.4.10. Predpísaný minimálny počet voľných prvkov:

- súťaže **RJO** - 0
- záujmové súťaže - 2
- pohárové súťaže - 3 (okrem **RJO**)
- majstrovské súťaže - 4

2.2.4.11. Popis jednotlivých prvkov JZ

a) Štart

Vozidlo stojí v priestore ohraničenom siedmimi kolíkmi v rohoch, vpredu, vzadu a z jednej bočnej strany. Natočenie predných kolies je ľubovoľné.

Rozmery priestoru pre štart:

- bočná uzatvorená strana má postavené kolíky 200 mm od boku vozidla,
- vpredu a vzadu sú kolíky postavené 1 m od vozidla

Kolíky sú 1m vysoké. Krajné kolíky na otvorenej výjazdovej strane priestoru musia byť postavené vždy na úrovni boku vozidla. Vozidlo má motor v kľude a je zabezpečené proti pohybu. Dvere musia byť zatvorené, nie však zamknuté. Kľúč od zapalovania je v spínacej skrinke. Strecha nesmie byť stiahnutá. Okno môže byť otvorené iba na dverách vodiča. Toto platí počas celej JZ. Štart do JZ určuje rozhodca odpočítavaním v sekundových intervaloch „Tri, dva, jedna, štart !“. Ak je súťažiacim zdravotne postihnutá osoba so zníženou pohybovou schopnosťou musí rozhodca JZ umožniť štart z miesta vodiča. Po naštartovaní pokračuje súťažiaci prvkom výjazdu z radu vozidiel v JZ.

V nočnej JZ musí mať vozidlo pred štartom rozsvietené obrysové svetlá.

b) Slalom

Pri súťažiach **RJO** môže byť slalom tvorený 5 kolíkmi (kužeľmi) v rade vo vzájomnej vzdialenosti 7750 mm.

Pri ostatných mototuristických súťažiach platia pre bránky slalomu tieto rozmery:

Skupina	Šírka vozidla bez zrkadiel [mm]	Dĺžka vozidla [mm]	Šírka bránok [mm]	Vzdialenosť bránok [mm]	Šírka garáže alebo zúženého profilu [mm]
I.	do 1550	do 3850	2900	7750	1950
II.	1551 - 1750	3851 - 4350	3100	7750	2150
III.	nad 1750	nad-4350	3300	7750	2350

Ak je skutočná šírka vozidla bez spätných zrkadiel väčšia ako 1950 mm, môže posádka pred štartom JZ požiadať o rozšírenie garáže (šírka garáže = skutočná šírka vozidla + 400 mm).

V jednom slalome musí byť vzdialenosť slalomových bránok rovnaká. Vzdialenosť slalomových bránok je rovnaká pre všetky tri skupiny vozidiel. Základom je II. skupina, v ktorej vnútorné kolíky sú v jednej priamke. Pre I. skupinu a III. skupinu sa šírka bránok mení presunutím vnútorných kolíkov.

Do určenej dĺžky vozidla sa nepočíta závesné zariadenie alebo iná prečnievajúca časť vozidla. Keď niektoré vozidlo svojimi rozmermi zasahuje do dvoch skupín, zaradí sa vždy do skupiny vyššej. Pri pochybnostiach je rozhodujúci technický preukaz vozidla.

Kolíky pre slalom sú vysoké 0,50 m. Pri majstrovských súťažiach musia byť ľavé a pravé kolíky farebne odlišené. Nesmú byť použité viac ako dve farby. Kolíky musia byť z vhodného materiálu a natoľko stabilné, aby sa samovoľne nevychyľovali, nemenili svoje postavenie a nemohli poškodiť súťažiacie vozidlo, poprípade neovplyvňovali regulárnosť JZ.

c) Stena

Stena je posudzovaná ako stena v garáži. Stena je tvorená 4 kolíkmi s výškou 1 m a 2 pomocnými kolíkmi s výškou 0,5 m, umiestnenými 200 mm pred „stenou“. Pri dojazde na stenu sa vozidlo nesmie dotknúť žiadneho z kolíkov vymedzujúcich stenu. Ak je vozidlo vybavené ťažným zariadením prečnievajúcim obrys vozidla, môže týmto presahovať za myslený obrys zadnej steny, nesmie však vychýliť nijaký kolík zo „steny“. Pomocné kolíky pred stenou slúžia na vymedzenie vzdialenosti 200 mm pred stenou. Súťažiaci sa musí aspoň jedného z týchto kolíkov dotknúť, môže ich aj vychýliť alebo zvaliť.

c1) Vjazd do garáže

Garáž je vyznačená ôsmimi kolíkmi s výškou 1,2 m a dvoma pomocnými kolíkmi (dorazmi) s výškou 0,5 m, vymedzujúcimi priestor 200 mm pred "stenou". Garáž je o 400 mm širšia než je maximálna šírka vozidla príslušnej skupiny. Zadný (predný) okraj vozidla (bez závesných zariadení) musí byť od "steny" vo vzdialenosti 0 - 200 mm, pričom nesmie byť zvalený, vychýlený alebo posunutý žiadny z kolíkov ohraničujúcich priestor garáže. Pomocné kolíky (dorazy) slúžia pre presné posúdenie vzdialenosti 200 mm.

d/ Zastavenie vozidla v cieli

Pre zastavenie vozidla v cieli sa používajú tieto prvky:

- zadnými kolesami medzi dvoma čiarami vzdialenými od seba 0,50 m. Kolmica spustená zo stredu náboja kolesa k vozovke musí byť vo vnútri medzi čiarami;

- pravým predným kolesom vo štvorci 0,50 x 0,50 m je posudzované ako splnené vtedy, keď kolmica k vozovke spustená zo stredu náboja kolesa a prechádzajúca bodom na vonkajšom boku pneumatiky leží vo vnútri štvorca.

- dojazd ku STOP kolíku vysokému 1 m. Pred STOP kolíkom v smere jazdy je môže byť položený pomocný kolík 0,5 vysoký. Súťažiaci je povinný zastaviť vozidlo tak, aby sa nedotkol stop kolíka, ale pokiaľ je použitý pomocný kolík, musí sa dotknúť pomocného kolíka vzdialeného 200 mm pred STOP kolíkom. Pomocný kolík môže aj zvaliť alebo odsunúť. STOP kolík sa hodnotí:

- za nedotknutie sa pomocného kolíka, pokiaľ je použitý 15 TB
- dotyk a zvalenie STOP kolíka 15 TB
- podľa vzdialenosti medzi vozidlom a stop kolíkom 1 cm = 1 TB, max. 15 TB.

Pri súťažiach **RJO** sa pre zastavenie vozidla v cieli doporučuje STOP kolík.

e/ Otočná bránka

Patrí k nepovinným prvkom jazdy zručnosti. Používa sa pre zmenu smeru jazdy. Prvok je splnený vtedy, keď os minimálne jednej nápravy prejde cez spojnicu kolíkov tvoriacich otočnú bránku.

Pri nočnej JZ musí mať vozidlo po odstavení rozsvietené obrysové svetlá.

2.2.4.12. Posudzovanie vynechania niektorých prvkov JZ:

a) slalom - ako vynechanie tejto úlohy sa posudzuje vtedy, keď súťažiaci vynechal 2 alebo viac bránok (stredových kolíkov);

b) garáž - ako vynechanie sa posudzuje vtedy, ak nezacúva alebo neprejde súťažiaci minimálne do polovice garáže, pritom je pre posúdenie rozhodujúce postavenie predných alebo zadných kolies, bližších v smere jazdy. Pri súťažiach **RJO** sa tento prvok nepoužíva, používa sa časť prvku stena;

c) zastavenie vozidla v celi - ako vynechanie úlohy sa hodnotí zastavenie prednými kolesami pred čiarami alebo viac než dva metre od štvorca.

2.3. Orientačná jazda (OJ)

Orientačná jazda sa ide podľa písomného popisu trate - itinerára. V zadaní orientačnej jazdy (itinerári) nesmú byť vyznačené PK, SPK, DK, a TK, naopak musia byť vyznačené alebo inak jednoznačne zadane ČK. V súťažiach **RJO** sa doplnkové kontroly (DK) nepoužívajú.

2.3.1. Doba jazdy na prejazd etapy sa udáva v celých minútach. Nesmie sa meniť po odštartovaní prvého súťažiaceho!

2.3.2. Čas zdržania zapisuje usporiadateľ do jazdného výkazu. Tento čas si súťažiaci pripočítavajú k dobe jazdy.

Zdržanie na trati môže nastať z týchto dôvodov:

- vinou usporiadateľa pri plnení súťažných úloh nad čas určený itinerárom;
- pred železničným priecestím;
- vplyvom mimoriadnych alebo neodvratiteľných udalostí.

Nárok na zdržanie vplyvom mimoriadnych alebo neodvratiteľných udalostí musí súťažiaci uplatniť v najbližšom kontrolnom mieste.

2.3.3. Pri prekročení doby jazdy môžu súťažiaci čerpať čas z časového limitu. Časový limit je určený samostatne pre dennú a nočnú časť súťaže a jeho výška je daná počtom etáp:

- jedna etapa 45 minút
- dve etapy 60 minút
- tri etapy 90 minút
- štyri a viac etáp 120 minút

Pri dvoch a viac etapách môžu súťažiaci v jednej etape čerpať z časového limitu max. 45 minút.

V súťažiach **RJO** je celkový čas na diskvalifikáciu 60 minút (2 etapy). Ak usporiadateľ použije aj tretiu, nepovinnú etapu, na túto nie je možné použiť diskvalifikačný čas. Usporiadateľ má však právo stiahnuť kontroly v tejto etape z miest PK a TK v čase po 30-tich minútach od predpokladaného času dojazdu posledného súťažného vozidla do cieľa tejto etapy.

2.3.4. Dosiahnutý čas sa zapisuje v celých ukončených minútach (napríklad čas od 13 hod. 20 min. 00 sek. do 13 hod. 20 min. 59 sek. sa zapisuje 13:20).

Rozhodujúci je čas udávaný na hodinách v mieste ČK.

2.4. Parkovisko

Usporiadateľ určuje miesto parkovania súťažných vozidiel a dobu, počas ktorej vozidlá nesmú parkovisko opustiť (uzatvorené parkovisko). Po odštartovaní prvého vozidla do súťaže sa môžu posádky pohybovať iba v priestore vyhradenom usporiadateľom.

3. Itineráre

Názov, miesto čas konania, logo súťaže	Označenie etapy (číslo, názov)	ŠTART: ČK:	Dĺžka: km Čas: ... min
Autor trate:		Hlavný rozhodca:	www.mototuristika.sk strana 1 z 3

Základný prejazd		GPS súradnice, detaily bodov, podmienky prejazdu bodov	 smer
ŠTART - A, B - C - D, ČK			
ŠTART - 48°43'37.60"S 18°45'33.12"V	A - 48°45'33.35"S 18°45'49.41"V	B - 48°46'33.08"S 18°43'22.92"V	C - 48°46'15.33"S 18°43'02.30"V
D - 48°46'13.30"S 18°39'01.66"V		ČK - 48°46'07.07"S 18°38'36.62"V	
Podmienky prejazdu etapy		- na "STOP" jazdi odboč vpravo; - na konci každej párnej SM striedavo L, P;	
Vložené itineráre			

Popis prejazdu etapy - itineráre	Miesto pre poznámky posádky
ŠTART - A	
B - C - D	
ČK	

Slepé mapy
Plániky - schémy
Fotodetaily
Doplňkové mapy (nemusia byť označené poradovým číslom strany a nemusia byť obsiahnuté v číslovaní strán itinerára)

3.1. Povinné údaje itinerára

3.1.1. Hlavička itinerára (červený rámik)

Hlavička itinerára obsahuje základné identifikačné údaje itinerára:

- názov súťaže, dátum a miesto konania súťaže;
- označenie etapy a označenie kategórie, pre ktorú itinerár platí;
- jednoznačne identifikovateľné miesto štartu etapy;
- jednoznačne identifikovateľné miesto cieľa etapy;
- dĺžku etapy v kilometroch;
- čas na prejazd v minútach. Pokiaľ si riešenie itinerára pre svoju náročnosť vyžaduje viac času, uvedie sa k času prejazdu aj čas určený na riešenie itinerára. Pokiaľ posádka plní počas etapy súťažné úlohy, tento čas sa v záhlaví itinerára neuvádza, ale rozhodca príslušného prvku uvedie čas zdržania posádky do JV a do kontrolnej listiny;
- meno autora trate;
- meno hlavného rozhodcu;

Itinerár môže byť aj viacstranový. Pri viacstranovom itinerári je v hlavičke umiestnené číslo strany z celkového počtu strán. Každá strana itinerára musí obsahovať hlavičku.

Slepé mapy, plániky, fotodetaily môžu byť umiestnené na samostatných stranách itinerára, ale aj tieto strany musia obsahovať hlavičku a poradové číslo strany. Tieto strany sa používajú v poradí po údajovej časti itinerára.

3.1.2 Záhlavie itinerára (modrý rámik)

Záhlavie itinerára obsahuje základné údaje, ktoré potrebuje posádka vedieť pre správny prejazd etapy. Obsahuje:

- znak smeru otáčania (mapového prejazdu z jedného mapového miesta do toho istého mapového miesta) ;
- detaily prejazdnych bodov s vyznačeným smerom jazdy (vjazdu, výjazdu, oboje);
- podmienky prejazdu platné pre celú etapu, prípadne platné pre úsek prejazdu medzi bodmi uvedenými v tomto záhlaví;
- vložené itineráre;

Záhlavie môže obsahovať aj:

- zoznam bodov, ktorými etapa prechádza, ktoré môže posádka jednoznačne identifikovať v mapových podkladoch, v itinerári a v reáli) s vyznačením prejazdu medzi bodmi. V každej etape musí byť zadaných minimálne 5 mapových prejazdových miest so zadaným príjazdom alebo výjazdom.

Príklad: Štart, A – B, B, C, D - ČK

Zo štartu do bodu A podľa rozpisu v itinerári, z A do B mapovo, z B do D cez bod C podľa rozpisu v itinerári, z D do ČK mapovo;

- znak smeru čítania itinerára;
- označenie severu platné pre celú etapu.

Pozn. Pokiaľ nie je zadaný smer čítania itinerára číta sa po riadkoch zľava doprava a zhora nadol. Pokiaľ nie je zadaný sever, považuje sa za smer severu horný okraj itinerára pre všetky SM, orientované výjazdy z križovatiek a plániky pokiaľ nie je pri nich uvedené inak.

Údaje uvedené v záhlaví itinerára (podmienky, detaily a pod.) platia pre celú etapu. Musia byť uvedené pred prvým údajom itinerára. Údaje uvedené iba v určitej časti itinerára, platia iba v tejto časti. Musia byť uvedené pred prvým údajom tejto časti.

3.1.3 Údajová časť itinerára (zelený rámik)

Obsahuje popis prejazdu etapy vytvorený podľa zásad uvedených v časti 3.2 týchto Pravidiel.

Súčasťou itinerára aj jeho **doplnková časť (oranžový rámik)**, ktorá obsahuje:

- slepé mapy;
- plániky;
- mapový podklad s prejazdными bodmi;
- fotodetaily.

Táto doplnková časť sa uvádza po údajovej časti itinerára.

Tieto časti musia byť v itinerári jednoznačne označené a identifikovateľné. Platia len pre tú etapu a časť etapy, v ktorej sú uvedené.

3.2. Údaje v itinerároch

V záujmových mototuristických súťažiach sa používajú všetky druhy itinerárov, ktoré povoľujú tieto Pravidlá.

V súťažiach **RJO** sa používajú itineráre:

- písaný podľa bodu 3.3.1.
- výjazdy z križovatiek podľa bodu 3.3.2, jazda podľa SM (bod 3.3.4) a jazda podľa mapového podkladu (bod 3.3.5) s obtiažnosťou primeranou vekovej kategórii.

Doporučené druhy itinerárov pre jednotlivé kategórie:

kat. A – podľa bodu 3.3.2.1 (nie podľa 3.3.2.1.1) + matričné body podľa 3.3.7.1;

kat. B – kat. A + podľa bodu 3.3.2.1, 3.3.2.4;

kat. C – kat. B + podľa bodu 3.3.2.3, 3.3.2.5 + 3.3.4 + 3.3.7.2;

kat. D – kat. C + 3.3.5 + 3.3.8.

kat. E – kat. D + všetky druhy podľa bodu 3.3.2 + 20% zásada podľa bodu 3.3.11

- kreslený naivný itinerár – bod 3.3.9 ;
- výjazd podľa fotografie – bod 3.3.10;

V súťažiach **RJO** sa medzi jednotlivými časťami itinerára sa jazdí reálne – bod 3.3.3.1. Mapovo je povolené jazdiť len medzi bodmi základného prejazdu po výjazde z posledného okienka do najbližšieho bodu.

V ostatných mototuristických súťažiach sa používajú všetky druhy itinerárov uvedené v týchto Pravidlách primerane k náročnosti a významu súťaže.

3.2.1 Itinerár - popis prejazdu etapy

Popis prejazdu etapy sa zapisuje pomocou reálnych a mapových údajov.

V zadaní prejazdu nesmú byť použité na označenie bodov názvy a symboly reprezentujúce iný význam v týchto pravidlách. Sú to tieto označenia: PK, SPK, DPK, TK, L, R, P, S, N, STOP, JZ, JV, SV, SZ, AZ. Samostatným bodom je časová kontrola, ktorá sa označuje ČK s príslušným číslom etapy a používa sa len za účelom vyznačenia časovej kontroly.

Pri riešení itinerárov sa nikde neuvažuje s otáčaním do protismeru na tej istej komunikácii. Posádka sa môže otočiť do protismeru len na základe pokynu usporiadateľa, ktorý môže byť posádke odovzdaný len v PK alebo v SPK.

3.2.1.1 Reálne údaje:



Grafické znázornenie reálneho údaju

Reálne údaje sa vzťahujú ku skutočnosti, k miestu, v ktorom sa súťažná posádka nachádza alebo ktorým posádka práve prechádza.

Reálnou križovatkou sa rozumie úrovňové kríženie pozemných komunikácií vrátane poľných a lesných ciest. Výjazdy ku garážam domom apod. sa za križovátku považujú len v tom prípade, že z komunikácie, po ktorej vedie trať, nie je vidieť jeho koniec.

Pokiaľ ostrovček v križovatke nie je vykreslený v tvare križovatky, považuje sa za viac križovatiek. Ostrovček musí byť výškovo oddelený od vozovky.

3.2.1.1.1 Pri jazde podľa reálnych údajov môžu nastať v križovatke tieto možnosti:

- z križovatky je zadán výjazd v popise prejazdu alebo vo vloženom itinerári;
- z križovatky nie je zadán výjazd v popise prejazdu ani vo vloženom itinerári. Potom platí pravidlo pre neuvedené križovatky.

3.2.1.1.2 Neuvedené križovatky sa prechádzajú:

1. po hlavnej komunikácii, ktorá je vyznačená dopravnou značkou

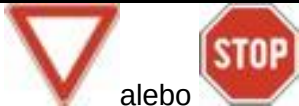


alebo

2. ak nie je hlavná komunikácia vyznačená dopravnou značkou v smere jazdy – prechádza sa rovno;
3. ak ide o križovátku s jednoznačným výjazdom
 - a) tvoreným zvislým alebo vodorovným dopravným značením, ktoré umožňuje len jeden výjazd z križovatky (prikázaný smer, zákaz odbočenia, plná stredová čiara, šikmé pruhy) - prechádza sa v smere umožňujúcom tento prejazd;
 - b) SPK, keď prvý panel je umiestnený pred križovatkou a druhý panel za križovatkou - prechádza sa tak, aby posádka míňala obe tabule;

Pozn. Križovatky s jednoznačným výjazdom sa v itinerároch s reálnymi výjazdmi podľa bodu 3.3.2 neuvádzajú. Môžu sa použiť len v súťaži RJO pre kategóriu A a B.

3.2.1.1.3 Z križovatiek, do ktorých prichádza posádka z vedľajšej cesty



označené dopravnou značkou alebo , musia mať vždy zadán výjazd.

3.2.1.1.4 Odkazy na dopravné značky

používané v itinerári sa uvádzajú vždy so symbolom tejto dopravnej značky. Odkaz pritom platí pre všetky tieto značky umiestnené buď samostatne alebo aj s dodatkovými tabuľkami a/alebo v kombinácii s inou dopravnou značkou umiestnenou na tom istom stĺpe.

3.2.1.2 Mapové údaje:



Grafické znázornenie mapového údaje

MAPOU sa rozumejú všetky mapové podklady - základná mapa, doplnková mapa, plániky, schémy a detaily. Mapové údaje sú údaje vo vzťahu k mape alebo SM.

3.2.1.2.1 Ak sa posádka nachádza mimo mapovej komunikácie, po ktorej má ďalej pokračovať, z aktuálneho miesta pokračuje podľa pravidla pre neuvedené križovatky až po príchod na mapovú komunikáciu zakreslenú v príslušnej mape.

Pri návrate na mapovú komunikáciu platí, že mapovo zadané miesto sa považuje za prejdené aj keď sa doň príde po nemapovej komunikácii a je možné z neho splniť aj samotný výjazd.

3.2.1.2.2 Mapovou križovatkou sa pre účely riešenia itinerára rozumie zobrazenie miesta stretu aspoň troch smerov komunikácií v jednom bode. Nie je podstatné, či tieto smery nadväzujú na ďalšie mapové križovatky (prípád a) alebo sú slepé (prípád b)



3.2.1.2.3 Komunikácia so stredným deliacim pásom výškovo oddeleným od vozovky do maximálnej šírky 10 m sa v prípade mapových údajov považuje za jednu komunikáciu. Ak je stredný deliaci pás širší ako 10 m považuje sa to aj v mapových údajoch za dve rôzne komunikácie. Z itinerára musí byť jasné, či sú mapové obe a ktorá z nich alebo len jedna.

Pri riešení mapového prejazdu musí existovať mapovo prejazdné riešenie. Nie je možné uvažovať s vopred získanými reálnymi poznatkami (napr. dopravné značenie).

Mapovo zadané miesta je potrebné v etape rozvrhnúť rovnomerne so zadaným príjazdom alebo výjazdom.

3.2.1.2.4 Pri jazde podľa mapových podkladov sa jazdí medzi mapovými údajmi najkratšou cestou po komunikáciách zobrazených v mape. Pri výbere najkratšej trasy musí byť dodržaná 20% zásada, to znamená, že ak existuje viac možností prejazdu medzi dvoma bodmi a dĺžka prejazdov sa od seba nelíši viac ako 20 %, považujú sa všetky tieto prejazdy za správne.

3.2.1.2.5 Pokiaľ je zadaný príjazd alebo výjazd v konkrétnom mapovo zadanom mieste, nemusí byť splnený pri prvom prejazde týmto miestom. Výnimku tvoria iba body a ČK, ktoré sa nesmú prechádzať mimo poradia.

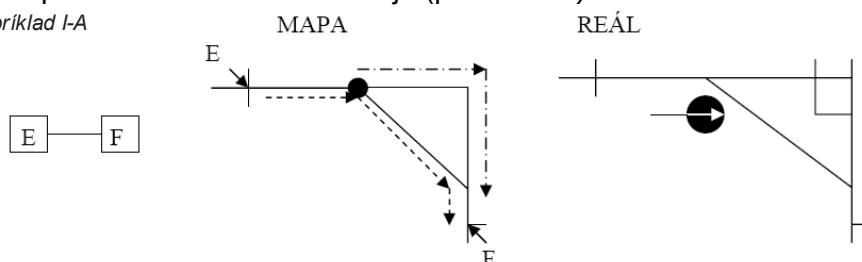
3.2.1.2.6 Zvolená trasa mapového prejazdu sa prehodnocuje len v okamihu, keď posádka nemôže v tejto trase pokračovať alebo ak je mapový prejazd prerušený:

- reálne – spôsobený napr. dopravným značením (zákaz vjazdu, prikázaný smer jazdy apod.);
- mapovo – vtedy ak neexistuje mapová komunikácia;
- vloženým itinerárom, definovaným v bode 3.2.5.

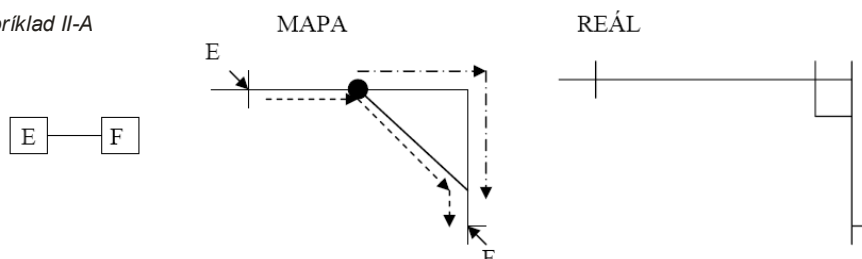
Miestom prehodnotenia vyššie uvedených troch dôvodov je miesto:

- a) z ktorého sa nedá pokračovať v pôvodne zvolenej trase za predpokladu, že sa dá pokračovať po inej mapovej komunikácii;
Pri výbere trasy musí posádka uvažovať s dopravným značením v tomto mieste (v križovatke) viditeľným pri vjazde do tohto miesta (príklad I-A) alebo s tým, že táto mapová komunikácia neexistuje (príklad II-A)

príklad I-A



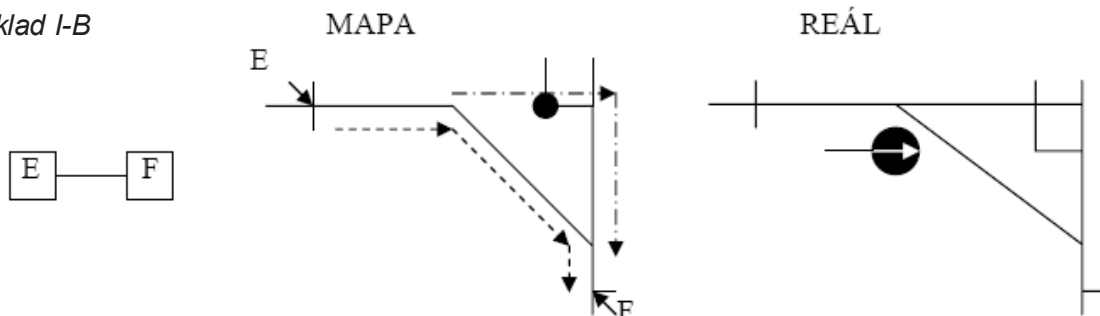
príklad II-A



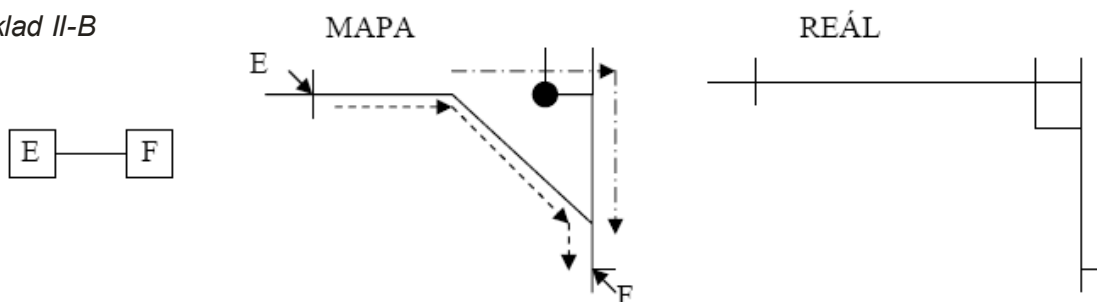
Význam dopravných značiek sa neprenáša na iné križovatky aj keď ide napr. o zákaz vjazdu v oboch smeroch, jednosmerné premávka (nie je známe, kde je dopravná značka z druhej strany). Ak prejazdu komunikáciou bráni zatvorená záhora (nevzťahuje sa na železničné priecestie), postupuje posádka pri prehodnocovaní rovnako ako keby komunikácia neexistovala.

- b) návratu do mapy, za predpokladu, že predtým posádka musela mapu opustiť. Pri výbere novej trasy neuvažuje posádka s dopravným značením v križovatke, v ktorej musela mapu opustiť (príklad I-B) alebo s tým, že táto mapová komunikácia neexistuje (príklad II-B).

príklad I-B



príklad II-B



Vysvetlivky:

---	pôvodne zvolená trasa mapového prejazdu
—	nová trasa mapového prejazdu
•	miesto prehodnocovania

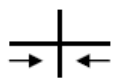
- c) keď posádka splní posledný údaj vloženého itinerára.

Trať musí byť postavená tak, pokiaľ je posádka nútená novú trasu opäť prehodnocovať nesmie mať možnosť (reálne ani mapovo) sa do križovatky alebo miesta, ktoré už raz prehodnocovala, vrátiť sa z toho istého smeru príjazdu a za rovnakých podmienok a vložených itinerárov (tzv. zacyklenie sa). Trať musí byť postavená tak, aby pri prehodnocovaní v križovatke nemohlo dôjsť k porušeniu pravidiel cestnej premávky (dostatok miesta na odstavenie vozidla pre preriešovanie itinerára)

3.2.1.2.7 V itinerároch „výjazdy z križovatiek“ zadanými mapovými údajmi, nie sú uvedené križovatky s jednoznačným mapovým výjazdom. Ten je určený len šípkami v mape (pozri 3.3.5.5 Šípky v mapových podkladoch).

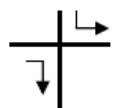
Príklad kedy posádka prechádza križovatkou s jednoznačným mapovým, výjazdom

A/



do križovatky prichádza od juhu alebo od severu

B/



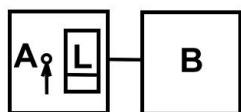
do križovatky prichádza od severu alebo od západu

V itinerári môže byť uvedená podmienka, že v prípade jej splnenia vznikajú nové komunikácie (dokresľujú sa do mapy) alebo naopak mapové komunikácie sa rušia.

Platí všeobecná zásada - ak nie je určené inak, komunikácie sa dokresľujú a rušia v základnej mape, doplnkovej mape, v plániku alebo schéme (do detailu nie je možné dokresliť nijakú komunikáciu, pretože detail obsahuje všetky komunikácie v priestore, ktorý zobrazuje. Z rovnakého dôvodu nie je možné žiadne komunikácie z detailu ani zrušiť. Všetky úpravy v mape (dokreslenie alebo zrušenie komunikácie) platia do konca etapy v mapovom podklade, v ktorom boli úpravy vykonané.

Pri dokresľovaní alebo rušení mapových komunikácií prejazdom, SM a pod. tiež vznikajú nové mapové križovatky alebo existujúce sa rušia. Pri riešení ďalšieho údaju v itinerári je už potrebné s touto zmenou počítať. Významy mapových šípiek (jednosmerky a prikázané smery) sa však nesmú meniť, z jednosmerky sa nesmie stať prikázaný smer a opačne. Jednosmerka však môže byť pri dokreslení mapovej komunikácie naopak predĺžená

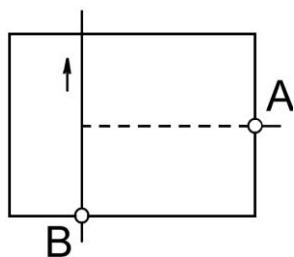
PRÍKLADY: Je daný itinerár



----- = nemapová komunikácia

Príklad 1

Podmienka: Všetky nemapové komunikácie sa prejazdom stávajú mapovými:

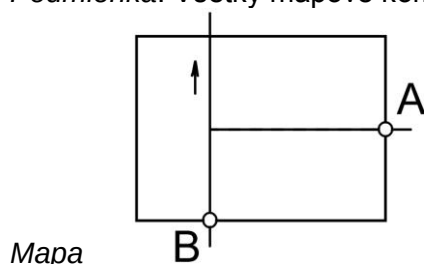


Mapa

Riešenie: do bodu „B“ príjazd od \$ (vznikom mapovej komunikácie z bodu A sa „jednosmerka“ skrakuje)

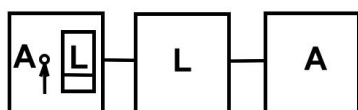
Príklad 2

Podmienka: Všetky mapové komunikácie sa ich prejazdom stávajú nemapovými



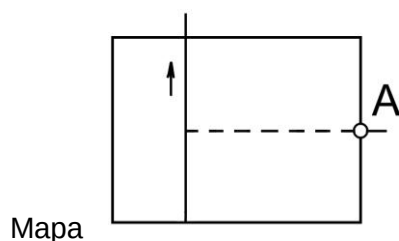
Riešenie: do bodu B príjazd od západu (zrušením mapovej komunikácie sa „jednosmerka“ predlžuje).

Je daný itinerár



Príklad 3

Podmienka: Všetky nemapové komunikácie sa prejazdom stávajú mapovými



Riešenie: do bodu A príjazd od juhu (mapovo L, prejazd v pôvodnej mapovej „jednosmerke“ , ktorá vznikom mapovej komunikácie skráti)

Ak nie je zadané inak, vzťahuje sa mapový údaj (aj dokresľovanie komunikácie) k základnej mape (vrátane detailu)

príklady:

- jazda z reálneho údaju reálne na mapový údaj;
- jazda z mapového údaju reálne na mapový údaj;
- mapový lineárny itinerár;
- dokresľovanie komunikácie;
- zjednosmernenie komunikácie prejazdom;
- vynášanie bodov;
- atď.

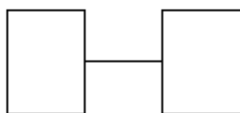
3.2.1.3 Kombinácie reálnych a mapových údajov:

3.2.1.3.1 Platí zásada jedno okienko = jeden údaj

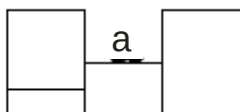
3.2.1.3.2 Znenia „reálne“, „ísť reálne“ alebo „reálny prejazd“ sú rovnocenné. V itinerári je jazda znázornená okienkami spojenými „natesno“ bez vodorovnej čiary.

Znenia „mapovo“, „ísť mapovo“ alebo „mapový prejazd“ sú rovnocenné. V itinerári je táto jazda znázornená vodorovnou čiarou medzi okienkami.

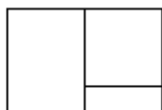
V itinerári sa môžu vyskytovať tieto komunikácie:



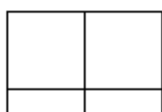
z mapového údaju mapovo na mapový údaj



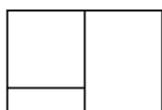
z reálneho údaju mapovo na mapový údaj podľa plánu "a"



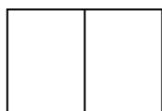
z mapového údaju reálne na reálny údaj



z reálneho údaju reálne na reálny údaj



z reálneho údaju reálne na mapový údaj



z mapového údaju reálne na mapový údaj

3.2.1.3.3 Jazda na ďalší údaj v itinerári sa rieši:

- ihneď po opustení poslednej križovatky, ku ktorej sa vzťahoval predchádzajúci údaj, ak určoval výjazd z tejto križovatky;
- v poslednej križovatke, ku ktorej sa vzťahoval predchádzajúci údaj, ak neurčoval výjazd z tejto križovatky;
- v prípade, že je v itinerári údaj, ktorý nie je v križovatke (most, železničný prejazd, prejazd, dopravná značka apod.) rieši sa ďalší údaj v tomto mieste alebo hneď po opustení tohto miesta, ak bol výjazd zadán z tohto miesta.

3.2.2. Mapové podklady môžu mať tieto mierky:

1: 1 000	skrátенý záznam	M 1
1: 5 000		M 5
1: 10 000		M 10
1: 20 000		M 20
1 : 25 000		M 25
1: 50 000		M 50
1: 100 000		M 100

3.2.3. Podmienka - sa skladá z návestia a výkonného povelu:

a) Návestia - označuje (definuje) miesto, v ktorom alebo za ktorým sa plní výkonný povel.

b) Výkonný povel - je údaj, ktorý sa plní. Musí byť jednoznačne zadane, či sa plní v mieste návestia alebo za miestom návestia. Výkonný povel musí byť písaný. Súčasťou výkonného povelu je aj upresnenie plnenia - napr. prvý krát, po druhom prejazde, vždy apod.

Návestie podmienky môže byť reálne alebo mapové.

Príklad reálneho návestia: - za železničným prejazdom...
za „STOP“ kou...
v križovatka so zrkadlom ...

Príklad mapového návestia – v bode „M“...
za kótou 234...

Príklad reálneho výkonného povelu ...vždy odboč vpravo.
...druhý prejazd rovno

Príklad mapového výkonného povelu vždy L
... pri prvom prejazde Az 360°

Podmienka sa vzťahuje:

- a) ku konkrétnemu mapovo zadanému miestu – ide o príjazd, výjazd alebo prejazd týmto miestom;
- b) ku konkrétnemu úseku – riešenie spočíva v určení najkratšej vzdialenosti do ďalšieho mapovo zadaného miesta pri dodržaní podmienky;
- c) k mapovej jazde medzi návestím a výkonným povelom – výkonný povel sa plní na prvej mapovej križovatke za návestím, kde nie je mapovo jednoznačný výjazd a výkonný povel musí byť splnený skôr než v nasledujúcom mapovo zadanom mieste.

Pravidlá pre použitie podmienky:

- návestie a výkonný povel musia byť mapové;
- s podmienkou sa uvažuje vopred pri určovaní mapového prejazdu;
- musí byť zadaná tak, aby jej riešenie nevedlo súťažiacich do mapovo slepej komunikácie;
- medzi návestím a výkonným povelom nesmie prísť ďalšie návestie a ani návestie inej podmienky alebo vloženého itinerára;
- pokiaľ nie je výslovne uvedené, odkiaľ pokiaľ platí, jej platnosť sa určuje podľa bodu 3.1.2.

3.2.4 Vložený itinerár - sa skladá z návestia a výkonného povelu:

- a) Návestie - označuje (definuje) miesto, v ktorom alebo za ktorým sa plní výkonný povel;
- b) Výkonný povel - je údaj, ktorý sa plní. Musí byť jednoznačne zadané, či sa plní v mieste návestia alebo za miestom návestia.

Pravidlá pre použitie vloženého itinerára:

- návestie a výkonný povel musia byť reálne;
- neuvažuje sa s ním pri určovaní mapového prejazdu;
- medzi návestím a výkonným povelom nesmie prísť ďalšie návestie a ani návestie iného vloženého itinerára alebo podmienky;
- pokiaľ sa výkonný povel neplní priamo v mieste návestia, jazdí súťažiaci od návestia k výkonnému povelu podľa pravidiel pre neuvedené križovatky (reálne);
- plní sa v celku;
- ak je návestie na SM, považuje sa časť SM medzi návestím a miestom opustenia SM za odjazdenú;
- ak je vložený itinerár typu „na 0,35 km SM jazdi P“, jazdí sa 0,35 km po SM a tu sa SM opustí;
- pokiaľ nie je výslovne uvedené, kedy sa plní, jeho platnosť sa určuje podľa bodu 3.1.2.

Jazda podľa vloženého itineráru vždy prerušuje mapový prejazd do mapovo zadaného miesta. Po odjazdení vloženého itinerára posádka volí novú trasu mapového prejazdu do mapovo zadaného miesta. Posádka pri výbere novej trasy neuvažuje s dopravným značením v križovatke (križovatkách), kde plnila výkonný povel vloženého itinerára.

3.2.5. V každej etape môžu byť použité maximálne 3 podmienky a 3 vložené itineráre, vrátane tých, ktoré sú súťažiacim odovzdávané v PK a ČK. V súťažiach RJO sú povolené maximálne 2 podmienky a 2 vložené itineráre v jednej etape.

3.3. Druhy itinerárov

3.3.1. Písaný itinerár (rozprávka) vedie súťažiaceho jednoznačne po trati, bez slovných inotajov.

Štylizácia nesmie byť dvojzmyselná. V texte musia byť popísané dôležité a potrebné orientačné body. V náročnejšej forme sú informácie dané súťažiacim v stručnejšom podaní s jednoduchým popisom alebo odkazom (ide vlastne o skupinu podmienok prejazdu, ktoré sa plnia práve raz).

3.3.2. Výjazdy z križovatiek

Križovatkou sa pre potreby itinerára rozumie akékoľvek úrovňové kríženie pozemných komunikácií vrátane poľných a lesných ciest. Výjazdy ku garážam, domom a pod. sa za križovátku považujú iba v tom prípade, ak nie je z komunikácie, po ktorej súťažiaci ide, viditeľné jej ukončenie. Plná čiara (vodorovná dopravná značka V1a, V1b) v križovatke sa nesmie prechádzať.

Križovatky s jednoznačným výjazdom sa v tomto druhu itinerára neuvádzajú. Značenou križovatkou sa pre potreby itinerára rozumie križovátka označená v smere jazdy dopravnou značkou (podľa prílohy č. 1 k vyhl. 9/2009):

- daj prednosť  (P1, P3);
- stoj!, daj prednosť  (P2);
- križovátka (P4)  ;
- križovátka s vedľajšou cestou (P5, P6)  ;
- križovátka s kruhovým objazdom (P7, C7)  .

Pokiaľ nie je "ostrovček" v tvare križovatky vykreslený, považuje sa za viac križovatiek. Za „ostrovček“ sa považuje stavebný objekt, zvýšený nad úroveň vozovky. Ak je križovátka tvorená väčšou plochou v jednej úrovni, na ktorej sú vyjazdené pruhy, táto sa považuje za križovátku bez ostrovčeka.

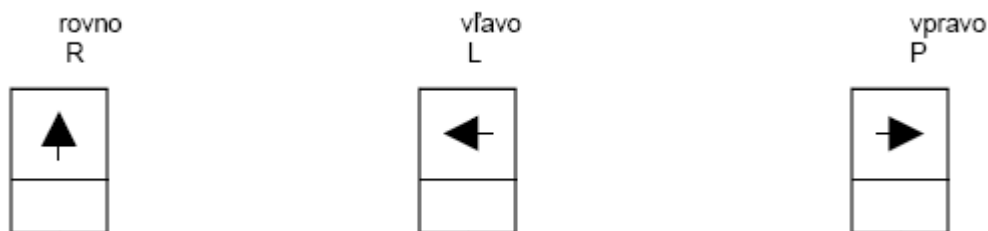
Neuvedené križovatky sa prechádzajú podľa bodu 3.2.1.1.2, ak nie je podmienkou stanovené inak (napr. "na neuvedených križovatkách odboč vľavo"). Potom platí pre prejazd neuvedených križovatiek vždy iba jedno pravidlo. Z križovatky, do ktorej súťažiaci prichádza

po vedľajšej ceste, označenej dopravnou značkou P1  alebo P2  musí byť zadaný výjazd.

Odbočenie a výjazd z komunikácie cez zvýšený obrubník možno zadať iba s uvedenou vzdialenosťou.

Všetky druhy itinerárov "výjazdy z križovatiek" môžu byť vzájomne kombinované a môžu byť zadane:

1. bez udania vzdialenosti - (musia byť uvedené všetky križovatky potrebné pre jednoznačný prejazd, počet zadání výjazdov pomocou uhlov, pomocou R, L, P alebo graficky môže byť maximálne 5 za sebou). Vzdialenosť medzi dvoma po sebe idúcimi údajmi smie byť v tomto prípade maximálne 1 km.



Odbočenie vľavo alebo vpravo sa uvažuje čo najviac vpravo, čo najviac vľavo.

2. s udaním vzdialenosti, vzdialenosti sú udávané v kilometroch s presnosťou na dve desatinné miesta (desiatky metrov) a môžu byť :

- vzájomné (vzdialenosti sú udávané medzi zakreslenými križovatkami);
- priebežné (vzdialenosti sú udávané od počiatkovej križovatky).

Zo zadania v itinerári musí byť zrejmé, či ide o vzdialenosti vzájomné alebo priebežné. Jednotlivé kombinácie musia vo svojom druhu a počtom zodpovedať úrovni súťaže.

3.3.2.1 Šípkový itinerár

Križovatka je schematicky znázornená podľa skutočného tvaru tak, že súťažiaci prichádza vždy zo spodného lúča a odchádza v smere šípky. Schémy musia byť zoradené postupne. Hlavná cesta môže byť vyznačená hrubšou čiarou, vedľajšia tenšou čiarou, lesné a poľné cesty čiarkovane alebo sa pre všetky komunikácie použije rovnaká hrúbka čiar.

Príklady šípkového itinerára

– reálne údaje, vzdialenosti priebežné

0,00	0,60	1,40	1,45	2,00	2,80	3,60

– reálne údaje, vzdialenosti vzájomné

	0,60	0,80	0,05	0,55	0,80	0,80

3.3.2.1.1 Šípkový itinerár orientovaný

- Tvary križovatiek sú orientované k severu, ktorý musí byť vyznačený šípkou. Výjazd z križovatky je v smere šípky. Príjazd odspodu pri týchto itinerároch neplatí. Platí i pre mapové križovatky.

Križovatky môžu byť orientované:

- orientácia jednotná, šípka určujúca sever platí pre schémy všetkých križovatiek v ucelenej časti (tabuľke) a musí byť umiestnená na jej ľavom okraji;

Príklad: reálne údaje, orientácia jednotná, vzdialenosti priebežné

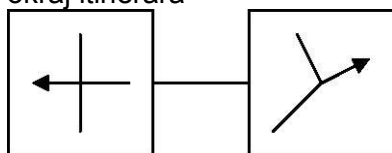
	0,00	0,60	1,40	1,45	2,00	2,80	3,60

- orientácia rôzna, šípka určujúca sever je uvedená pri každej jednotlivej schéme križovatky,
- pri mapovej križovatke, ak nie je orientácia daná šípkou, platí, že Sever sa nachádza pri hornom okraji itinerára.

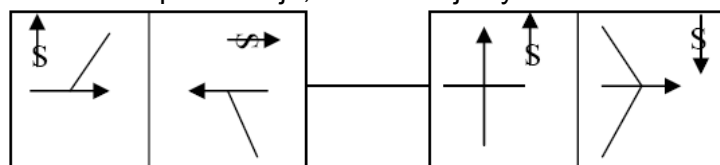
Príklad: reálne údaje, orientácia jednotná, vzdialenosti vzájomné

	0,60	0,80	0,05	0,55	0,80	0,80	

Príklad: mapové údaje, orientácia nie je vyznačená, teda platí pravidlo, že severom je horný okraj itinerára



Príklad: mapové údaje, orientácia je vyznačená



3.3.2.2 Azimuty

Tvary križoviek môžu (ale nemusia) byť vykreslené. Keď je tvar vykreslený, je to jednoduchší druh tohto itinerára. Je daný azimut výjazdu z križovatky. V itinerári musí byť vždy pred číselným údajom v stupňoch uvedená skratka "az". Číselná hodnota môže byť v rozmedzí 0 až 359.

V súťažiach **RJO** sa azimuty nepoužívajú.

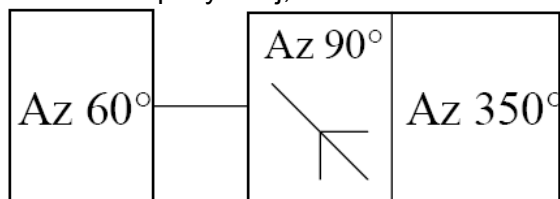
Príklad: reálne údaje, vykreslené tvary križoviek, vzdialenosti priebežné

Az 135°	Az 90°	Az 233°	Az 272°	Az 270°	Az 315°	Az 300°
0,00	0,60	1,40	1,45	2,00	2,80	3,60

Príklad: reálne údaje, bez vykreslených tvarov križoviek, vzdialenosti vzájomné

Az 135°	Az 90°	Az 233°	Az 272°	Az 270°	Az 315°	Az 300°
0,60	0,80	0,05	0,55	0,80	0,80	

Príklad: mapový údaj, bez uvedenia vzdialeností



3.3.2.3 Uhly

Tvary križovatiek môžu (ale nemusia) byť vykreslené. V uhlovom itinerári neplatí orientácia k severu, ale orientácia v smere príjazdu do križovatky. Uhly sa merajú v kladnom zmysle, t.j. v smere chodu hodinových ručičiek:

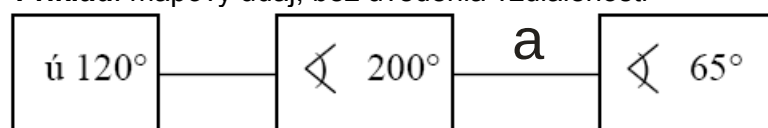
- priamy smer má hodnotu 0°;
- kolmé odbočenie vpravo má hodnotu 90°;
- kolmé odbočenie vľavo má hodnotu 270°.

Ostatné smery podľa skutočnej veľkosti uhlov v stupňoch. V itinerári sa pred číselný údaj v stupňoch uvádza skratka "u" alebo symbol uhla. Číselná hodnota uhla môže byť v rozmedzí 0 až 359.

Príklad: reálne údaje, bez vykreslenia tvaru križovatiek, vzdialenosti priebežné

ú 90°	ú 270°	ú 0°	ú 90°	↘ 250°	↘ 320°	↘ 60°
0,00	0,60	1,03	1,58	2,13	2,78	3,68

Príklad: mapový údaj, bez uvedenia vzdialenosti



Vo svojej najjednoduchšej forme je v tomto itinerári nahradený údaj číselný údajom slovným:

rovno - používaná skratka R;

vpravo - používaná skratka P – uvažuje sa čo najviac vpravo;

vľavo - používaná skratka L – uvažuje sa, čo najviac vľavo;

odboč

Odboč, znamená:

- pri mapovej jazde, len mapové odbočenie. Mapové odbočenie môže byť L alebo P za dodržania najkratšieho mapového prejazdu. Odbočenie L alebo P sa uvažuje čo najviac vľavo alebo vpravo zo smeru mapového príjazdu;
- pri reálnej jazde, musí existovať len jedna možnosť reálneho alebo mapového odbočenia, a to len P alebo len L. Odbočenie L alebo P sa uvažuje čo najviac vľavo alebo vpravo zo smeru príjazdu. Odbočenie L alebo P nesmie byť zameniteľné s R Pozn. Autor trate má povinnosť zabezpečiť jednoznačnosť tohto údaju.

Príklad: reálne údaje, bez vzdialenosti (maximálne 5 údajov po sebe)

P	L	R	2 x L
—	—	—	—

Príklad: mapové údaje, bez vzdialenosti (maximálne 5 údajov po sebe)

P	L	R	2 x L
—	—	—	—

3.3.2.4 Lineárny itinerár

Na priamke sú zľava doprava vyznačené jednotlivé križovatky s odbočkami:

- ak je odbočka nakreslená vpravo v smere jazdy, ide o odbočenie vľavo na križovatke tvaru T, alebo o jazdu priamym smerom na križovatke s odbočkou vpravo (treba posudzovať podľa skutočnej situácie), alebo o odbočenie vľavo;
- ak je odbočka nakreslená vľavo v smere jazdy, ide o odbočenie vpravo na križovatke tvaru T, alebo o jazdu priamym smerom na križovatke s odbočkou vľavo, alebo o odbočenie vpravo;
- ak sú odbočky kreslené vľavo aj vpravo, ide napr. o priamy smer jazdy na križovatke tvaru kríža;
- ak sú dve odbočky nakreslené vpravo v smere jazdy, ide napr. o odbočenie vľavo na križovatke tvaru kríža (po pravej strane ostanú dve odbočky);
- ak sú dve odbočky nakreslené vľavo v smere jazdy, ide napr. o odbočenie vpravo na križovatke tvaru kríža (po ľavej strane ostanú dve odbočky), analogicky sa postupuje na križovatkách, kde je viac odbočiek ako štyri;
- v reálnom lineárnom itinerári musia byť v križovatkách s viac možnosťami výjazdov vykreslené všetky odbočky. Odbočky vedúce do zákazu vjazdu, zákazu vjazdu do jednosmerky, slepej ulice apod. musia byť vyznačené zrozumiteľnou značkou. Poľné cesty môžu byť čiarkované;
- v mapovom lineárnom itinerári musia byť v križovatkách s viacerými možnosťami výjazdov vykreslené všetky odbočky, vrátane mapových jednosmeriek. Poľné cesty môžu byť uvedené čiarkované. Pozn. mapová jednosmerka môže byť označená šipkou;
- v mapovom lineárnom itinerári sa medzi údajmi jazdí podľa mapového podkladu najkratšou cestou.

Pri lineárnom itinerári musí byť uvedené, či ide o reálny alebo mapový lineárny itinerár, (v skratke aj LINIT) alebo musí byť celý graficky zarámovaný.

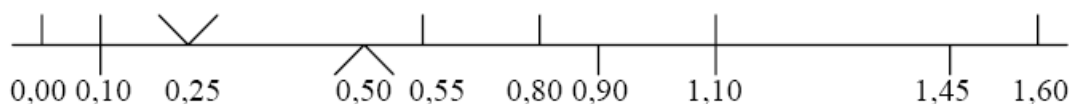
Odbočky sú kreslené:

- v mierke;
- bez mierky s určením vzdialenosti;
- bez mierky a bez určenia vzdialenosti (v tomto prípade musia byť vyznačené všetky križovatky).

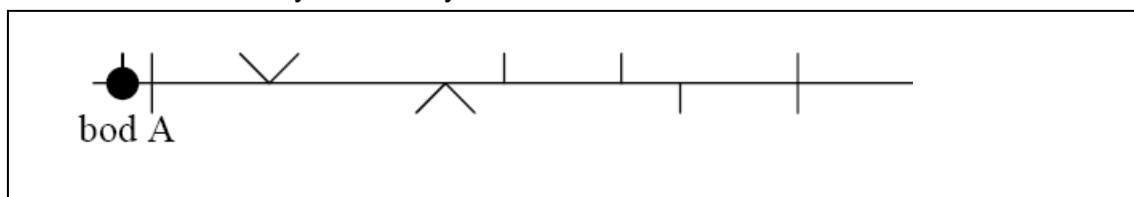
Príklad: LINIT kreslený v mierke



Príklad: LINIT kreslený bez mierky s uvedením vzdialenosti (priebežné)



Príklad: LINIT kreslený bez mierky a bez uvedenia vzdialenosti



3.3.2.5 Popisy, odkazy, symboly

Križovatky sú zadané rôznymi orientačnými bodmi alebo jednotlivými symbolmi vyobrazenia dopravných značiek alebo ich zoskupením alebo iným spôsobom.

—	0,00	0,71	—	—

Slovný výklad k príkladu:

Prejdem okolo vyobrazených dopravných značiek , ďalej po hlavnej alebo rovno do

podjazdu (tunela), tam vynulujem , po 0,72 km pri kostole vpravo, za vľavo, potom hlavnou alebo rovno pokiaľ neprejdem reálne cez mostík...

3.3.3. Zásady jazdy medzi časťami itinerára

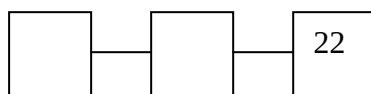
3.3.3.1 Reálna jazda:

Platí:

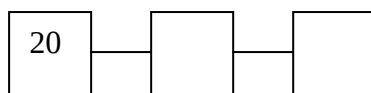
- predchádzajúca časť itinerára sa končí splnením údaju v poslednom okienku (dojazdom do miesta, prípadne výjazdom, ak je zadaný);
- ďalšie riešenie jazdy patrí do nasledujúcej časti, teda autor nesmie zadať jazdu do ďalšej časti podľa pravidiel z predchádzajúcej časti (podmienky prejazdu, vložený itinerár, detaily a pod.

Príklad: prechod reálny - predchádzajúca časť končí v bode 22, nasledujúca časť začína v bode 20, medzi bodmi 22 a 20 sa jazdí podľa všeobecných pravidiel (po hlavnej, rovno apod.) až kým posádka nepríde reálne do bodu 20, v ktorom začína riešiť prvý údaj z nasledujúcej časti

Predchádzajúca časť



Nasledujúca časť:



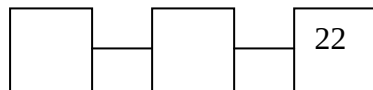
3.3.3.2. Mapová jazda:

Mapová jazda je symbolizovaná vodorovnou čiarou pred, po alebo medzi dvoma okienkami, Platí:

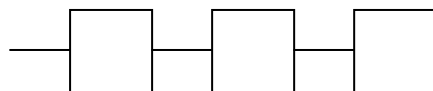
- symbol mapovej jazdy medzi údajmi môže byť uvedený pred prvým údajom nasledujúcej časti. V tomto prípade končí predchádzajúca časť splnením údaje v poslednom okienku;

Príklad:

Predchádzajúca časť



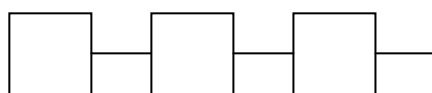
Nasledujúca časť



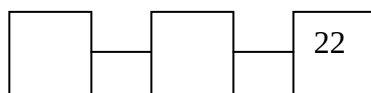
- symbol mapovej jazdy medzi údajmi môže byť uvedený za posledným údajom prvej časti. V tomto prípade končí predchádzajúca časť v prvom okienku nasledujúcej časti;

Príklad:

Predchádzajúca časť



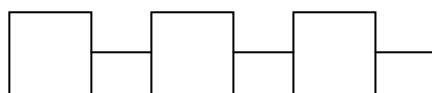
Nasledujúca časť



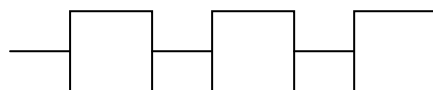
- symbol mapovej jazdy nesmie byť uvedený za posledným údajom predchádzajúcej časti a súčasne pred prvým údajom nasledujúcej časti;

Príklad nesprávneho zadania

Predchádzajúca časť



Nasledujúca časť



3.3.4 Slepé mapy (SM)

Sú grafickým znázornením pozemných komunikácií v povolenej mierke. SM začína a končí na križovatkách, mostoch, podjazdoch alebo pri dopr. značke Začiatok alebo Koniec obce.

Ak SM začína alebo končí inde než na križovatke, musí byť toto miesto na SM vyznačené symbolom.

Ak SM začína alebo končí v bode, či kóte, musí byť bod resp. kóta uvedená na SM. SM sa prejazdiavajú celé v predpísanom smere. Pokiaľ je treba SM opustiť na základe dopravného značenia alebo príkazu v itinerári, potom návrat do miesta opustenia SM sa rieši pomocou základnej mapy, ak nie je určené inak.

Zásady jazdy slepou mapou:

- žiadny úsek SM sa nejazdí v protismere;
- žiadny úsek SM sa nejazdí viackrát;
- komunikácia vyznačená SM sa smie iba križovať;

Grafické zobrazenie SM musí obsahovať::

- orientáciu, SM má sever všeobecne pri hornom okraji ako mapa alebo je sever vyznačený šípkou, smerujúcou na sever a označenou písmenom S (u medzinárodných súťaží je povolené písmeno N),

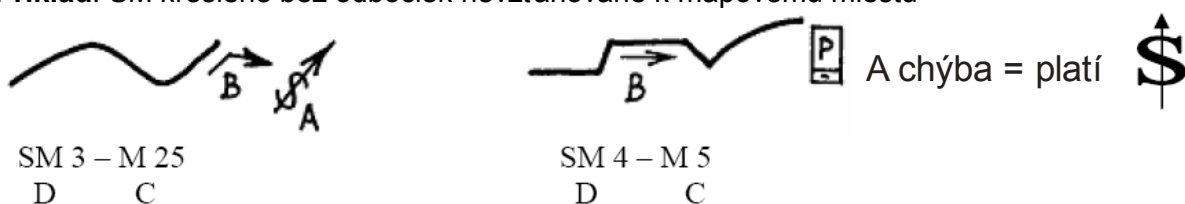
- smer prejazdu, býva vyznačený šípkou pri SM. Môže byť vyznačený aj šípkou na začiatku alebo na konci SM, ktorá určuje mapový príjazd alebo výjazd na alebo zo SM. Výjazd zo SM môže byť zadán aj uhlom výjazdu, písmenom P, L, R alebo graficky podľa bodu 3.3.2. – výjazdy z križovatiek, pokiaľ SM končí na križovatke;

- mierku, môže byť aj grafická;
- dĺžka zobrazenia SM musí byť minimálne 10 mm;
- SM nesmie vytvárať uzavretú plochu.

SM delíme na zadane:

a) reálne - SM nezačína na križovatke s jednoznačným reálnym výjazdom;

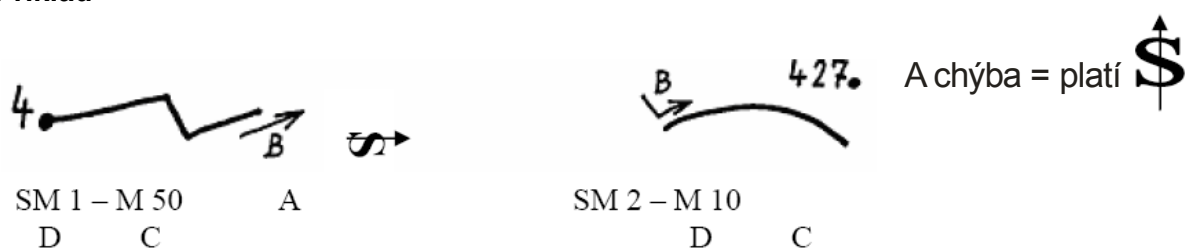
Príklad: SM kreslené bez odbočiek nevzťahované k mapovému miestu



b) mapové - SM môže začínať na križovatke s jednoznačným reálnym alebo mapovým výjazdom, pretože jej začiatok je mapovo zadán;

ba) SM kreslené bez odbočiek vzťahované k mapovému miestu:

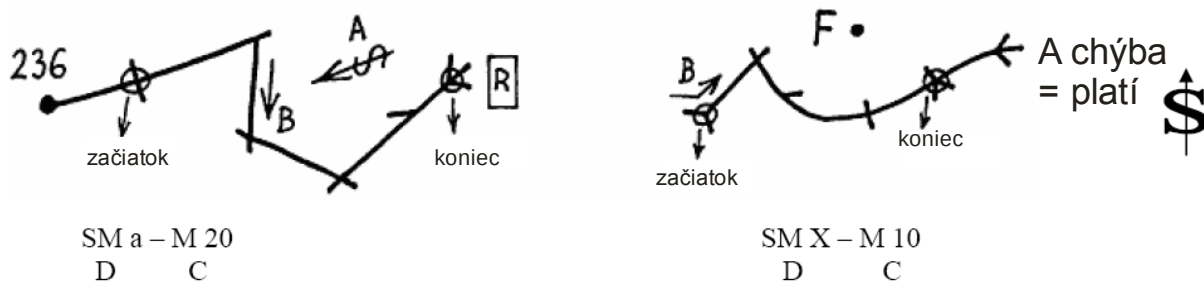
Príklad



bb) SM kreslené s odbočkami vzťahované k mapovému miestu. Zásady kreslenia SM:

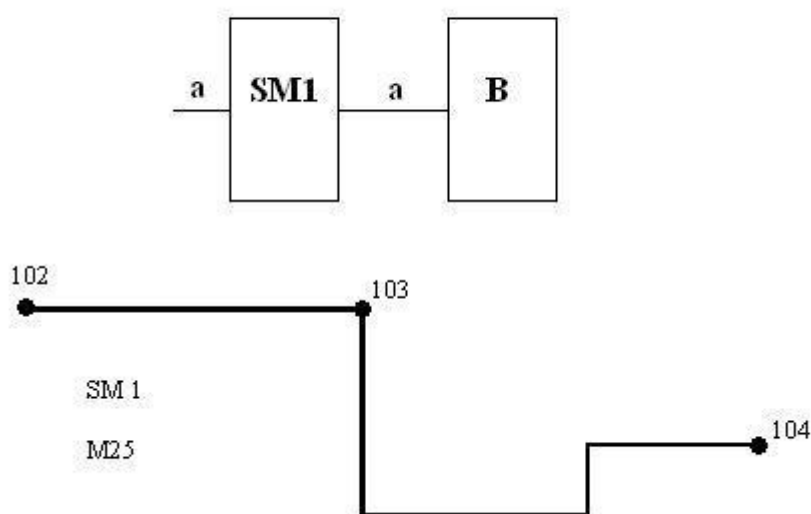
- SM musia byť vždy vzťahované k mapovému miestu;
- začiatok a koniec je označený krúžkom;
- odbočky sa neprejazdiavajú, ale musia byť všetky vykreslené.

Príklad:



Body a kóty (nie iné údaje napr. mosty) uvedené na SM sa považujú za mapové údaje. Pre účely plnenia podmienky v týchto bodoch resp. kótach sa jazda po SM považuje za jazdu po mape.

Príklad:



Podmienky:

- v párných kótach jazdi vždy P
- v nepárnych kótach jazdi vždy L

Výklad riešenia príkladu:

Príjazd – do kóty 203 po komunikácii v plánu „a“ tak, aby v kóte bolo možné odbočiť P (kóta 102 musí byť uvedená v plánu „a“), potom vyjsť po SM1;

Prejazd – po príjazde po SM1 do kóty 103 odbočiť L tak, aby sa vyšlo po komunikácii v základnej mape ZM (bez ohľadu na to, či je kóta 103 uvedená v nejakom mapovom podklade alebo nie je uvedená nikde)

Návrat – podľa ZM do kóty 103 tak, aby sa v nej odbočilo L k vyjdeniu po SM

Výjazd – na konci SM v kóte 104 odbočiť P tak, aby sa vyšlo po komunikácii v plánu „a“, pričom kóta 104 musí byť v plánu „a“ uvedená.

Ďalej pokračovať podľa plánu „a“ do bodu B.

V prípade, že by z konca SM sa išlo do bodu B podľa ZM, potom v kóte 104 treba odbočiť P tak, aby sa dalo vyjsť po komunikácii v ZM a kóta 104 nemusí byť v ZM uvedená.

3.3.5. Mapový podklad

Za mapový podklad sa považuje grafické znázornenie zemského povrchu. Pre potreby súťaže môže byť mapový podklad v tomto vyhotovení:

- farebný alebo čiernobiely originál (tlačená mapa);
- farebná alebo čiernobiela kópia (podľa originálu, treba zaistiť, aby použité zobrazenie nebolo zameniteľné s komunikáciami. Ide napr. o vrstevnice, hranice katastrov, potoky a pod.). Môžu byť do nej dokreslené nové existujúce komunikácie, resp. vyústenia komunikácií. Môžu v nej byť niektoré komunikácie prečiarknuté zreteľným krížikom - teda mapovo neprejazdné. Môže byť označená slovom „Kópia“. Nesmú byť do nej dokreslené neexistujúce komunikácie. Originál s vyznačením prípadných úprav musí byť vyvesený pre možnosť porovnania;
- kreslená mapa – plánik, schéma – v križovatkách môžu byť zakreslené iba existujúce vyústenia komunikácií.

3.3.5.1 Základná mapa

Spravidla zobrazuje celý priestor súťaže alebo jeho podstatnú časť. Slúži pre základnú orientáciu, zadanie matričných bodov, časových kontrol atď. Základná mapa musí byť označená názvom ZÁKLADNÁ MAPA a musí obsahovať názvy obcí resp. mestských častí. Základnú mapu odovzdáva usporiadateľ súťažnej posádke pri prezentácii alebo najneskôr pri štarte do 1. etapy (v tomto prípade musí Základná mapa obsahovať všetky matričné body).

3.3.5.2. Doplnková mapa plánik, schéma

Spravidla zobrazujú len časť priestoru súťaže.

Doplnková mapa dopĺňa základnú mapu a detailnejšie zobrazuje určitú časť územia, ktorým trať súťaže vedie. Je tvorená mapovým podkladom podľa bodu 3.3.4. Doplnková mapa musí mať náväznosť na základnú mapu (body, kóty a pod.).

Plánik, je v mierke kreslený podklad zobrazujúci len komunikácie. Mierka plánika musí byť uvedená číselne, napr. M10 alebo graficky úsečkou s uvedenou jej dĺžkou. Pri plániku nemusia byť zakreslené všetky komunikácie.

Schéma je kreslený podklad zobrazujúci len komunikácií. Nemusi byť kreslená v mierke. Podobne ako plánik nemusí zobrazovať všetky komunikácie, ale križovatky uvedené v plániku musia zobrazovať náznaky všetkých komunikácií vstupujúcich do križovatky.

Prenášanie mapových údajov zo základnej mapy do doplnkovej mapy itinerár neuvažuje.

Doplnkové mapy, plániky a/alebo schémy sú súčasťou itinerára. Doplnková mapa musí byť označená názvom „MAPA XY“. Plánik musí byť označený názvom „Plánik XY“. Schéma musí byť označená názvom „Schéma XY“.

Pre kreslenie plánika alebo schémy platí:

- všetky reálne komunikácie nemusia byť zakreslené;
- pre prejazd sa uvažujú iba tie mapové komunikácie, ktoré sú v doplnkovej mape zakreslené.
- prerušenie komunikácií (neprejazdné alebo nepoužiteľné) musí byť jasné a zreteľné;
- musí mať náväznosť na základnú mapu alebo doplnkovú mapu (body, kóty a pod.).

3.3.5.3. Zásady použitia mapy:

- mapové údaje sa medzi mapovými podkladmi neprenášajú;
- pri jazde podľa základnej mapy, doplnkovej mapy, plánika, schémy sa vždy jazdí len podľa jedného mapového podkladu;
- v itinerári musí byť uvedené podľa akého mapového podkladu sa jazdí;
- otočenie sa v mape okolo ostrovčeka, ktorého akákoľvek strana je menšia ako 2 m, musí byť v príslušnej mape, plániku alebo schéme dostatočne zvýraznené, aby nedošlo k zámene napr. s vrstevnicami, potokom a pod

3.3.5.4 Detail

Zobrazuje najbližšie okolie križovatky v mierke M 10 a väčšej.

Zásady pre použitie detailu:

- je nadradený všetkým ostatným mapovým podkladom. Uvažujeme s ním len v prípade, že obsahuje bod alebo kótu vo vzťahu k práve používanému mapovému podkladu;
- spresňuje a dopĺňa základnú alebo doplnkovú mapu, preto musí obsahovať všetky údaje zo základnej alebo doplnkovej mapy a navyše musí obsahovať všetky reálne komunikácie,
- maximálny zobrazovaný priestor je cca 400 m² - 200 x 200 m, resp. 100 x 400 m;
- komunikácie v detaile nemú končiť na križovatke, ktorá nie je v detaile vykreslená;
- všetky komunikácie v detaile musia byť zakreslené plnou čiarou (nepoužíva sa čiarkovaná pre poľnú cestu). Ak je komunikácia dvojprúdová, obsahuje len dvojité čiaru v strede, nie deliaci ostrovček, kreslí sa táto čiarou dvojnásobnej hrúbky. Ak je v skutočnosti komunikácia pripojená k druhej väčšou súvislou plochou, na ktorej je vyjazdený trojuholník, ale bez ostrovčeka, kreslí sa len jednoduchou čiarou;
- prípadné dokresľovanie komunikácie alebo rušenie prejazdu cez komunikáciu v mapovom podklade nemá vplyv na vykreslenie detailu.



Príklad:

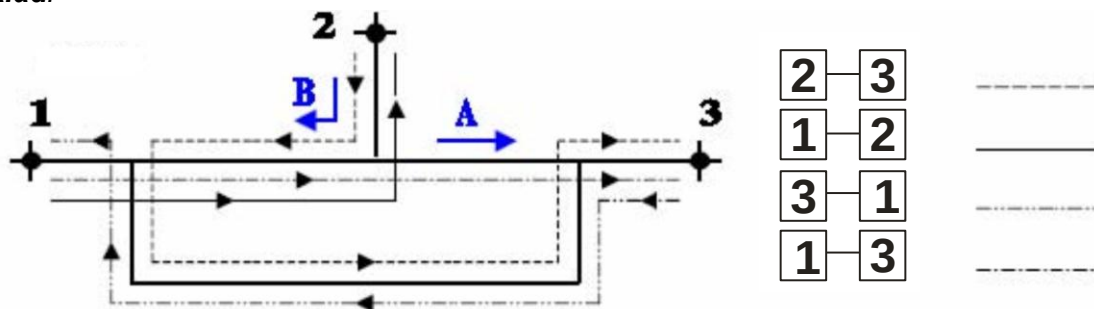
3.3.5.5 Šípky v mapových podkladoch.

Majú mapový význam. Pri voľbe prejazdu je treba s nimi vopred uvažovať. Šípky v mapovom podklade - majú tento význam:

a) šípka pri komunikácii - má platnosť v rozsahu mapovej komunikácie medzi mapovými križovatkami, má význam mapovej jednosmerky. Pri jazde podľa mapového podkladu je možné ju prejsť iba v smere šípky;

b) šípka v križovatke - platí iba v smere prízjazdu do križovatky, vyznačenom šípkou a má význam mapového prikázaného smeru jazdy. Na mapovej križovatke so šípkou nesmie prísť k zmene druhu itinerára, napr. reálny údaj - mapový údaj; SM - mapa; výjazd z križovatky - plánik; zmena mapy apod.

Príklad:



3.3.6 Jazda podľa mapy

Pri jazde podľa mapy sa jazdí najkratšou cestou po komunikáciách zobrazených v mape. Pokiaľ je zadán prízjazd alebo výjazd v ľubovoľnom mieste na mape (s výnimkou bodu), nemusí byť splnený pri prvom prejazde. Pri opustení mapového podkladu sa na ďalšiu mapovú komunikáciu jazdí podľa pravidiel pre neuvedené križovatky (bod 3.3.2):

- po hlavnej ceste, označenej dopravnou značkou P8



alebo P5



P6



- rovno, ak nie je hlavná komunikácia označená dopravnou značkou v smere príjazdu.

Pri riešení prejazdu nie je možné uvažovať so skôr získanými reálnymi informáciami (napr. dopravné značenie). Zvolená trasa mapového prejazdu sa prehodnocuje iba v okamihu, keď je posádka prinútená inou informáciou (dopravné značenie, pokyn itinerára) túto trasu opustiť. Mapovo jednoznačný prejazd je určený iba šípkami v mapových podkladoch.

3.3.7 Body

Body sa označujú jedným písmenom veľkej abecedy alebo písmenom a jednociferným indexom, napr. A, B, C, C1, D, D1, alebo jedno a dvojcifernými číslami, napr. 1, 2, 12, 3, 31 apod. Na označenie bodov sa nesmú použiť tieto písmená L, R, P, S, V, Z,

V mape sú takto vyznačené dôležité orientačné miesta, ktorými sú križovatky, železničné prejazdy, mosty, brody. Pokiaľ je bodom mimoúrovňová križovatka komunikácií, považuje sa za bod spodná aj horná komunikácia v mieste zvislého kríženia.

Poradie prejazdu bodov musí byť v itinerári predpísané. Základný prejazd bodov je umiestnený v záhlaví itinerára. Prejazd medzi bodmi sa rieši postupne v predpísanom poradí vrátane podmienok prejazdu bodmi. Bodom nie je možné prejsť mimo zapísaného poradia. Bod sa nepovažuje za prejazdený, ak cezeň vedie reálny vložený itinerár a nie je v ňom uvedený alebo vedie cezeň SM a takisto nie je v nej uvedený.

Body sa vynášajú do základnej mapy, ak nie je určené inak.

3.3.7.1 matričné - zadané usporiadateľom v danom mapovom podklade alebo vyznačené vo vzorovom mapovom podklade, podľa ktorého si súťažiaci tieto body preniesú do svojich máp. Týmto spôsobom sú prenášané aj všetky ostatné úpravy vzorového mapového podkladu. Matričné body zadané vo vzorovom mapovom podklade musia byť počas súťaže uvádzané vo všetkých mapových podkladoch, platia pre celú dennú, resp. nočnú časť súťaže. Matričné body uvedené v doplnkových mapách tvoriacich súčasť itinerára, platia pre celú etapu, pre ktorú platí doplnková mapa. Matričné body uvedené v plániku alebo v schéme platia po dobu platnosti plánika alebo schémy.

Za matričné body sa považujú aj takto zadané časové kontroly.

3.3.7.2 vynášané - vynášajú sa z pevne zadaných miest na mape. Platia iba v tom mapovom podklade, do ktorého boli vynášané. Pokiaľ sú zadané v záhlaví itinerára, platia pre celú etapu. Ak sú zadané iba od určitej časti itinerára, platia od začiatku tejto časti itinerára do konca etapy. Ak je bod zadaný prejazdom, platí od okamihu prejazdu do konca etapy. Ak nie je zadané inak platia aj pre príslušný detail.

Takto vyneseny bod do detailu platí i vo všetkých mapových podkladoch, v ktorých platí tento detail. Detail bodu alebo kóty, ktorý sa vynáša prejazdom, platí až od okamihu vynesenia tohto bodu alebo kóty.

3.3.7.2.1 Spôsob zadania bodov:

3.3.7.2.1.1 - vynášanie pomocou azimutov a vzdialeností

Azimuty sa zadávajú v celých stupňoch, vzdialenosti sa zadávajú buď v celých mm pre predpísaný mapový podklad alebo mierku alebo skutočnou vzdialenosťou (vzdušnou čiarou) v km alebo v metroch tak, aby bolo možné odlíšiť vynášané miesto pri meraní vzdialenosti s presnosťou 2 mm, pri meraní azimutu s presnosťou 5°. Azimuty a vzdialenosti nemusia byť vynášané z jedného miesta.

3.3.7.2.1.2 vynášanie pomocou súradníc

Body sú zadávané v pravouhlom súradnicovom systéme, kde kladná os x má azimut 90°, kladná os y azimut 0°. Obidve osi majú spoločný začiatok súradníc. Začiatok súradníc musí byť význačné miesto na mape. Súradnice sú zadávané v mm a v mierke alebo skutočnou vzdialenosťou (vzdušnou čiarou) v km alebo metroch.

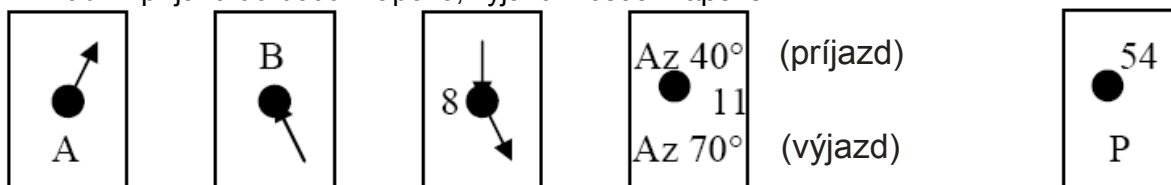
Ak sú zadané súradnice aspoň jedného bodu v príslušnom mapovom podklade, nemusí byť zadany začiatok. V blízkosti vynášaného bodu nesmie byť iné význačné miesto v mape, ktoré sa nedá odlíšiť pri meraní aspoň jednej súradnice s presnosťou 2 mm.

3.3.7.2.1.3 vynášanie pomocou slepej mapy

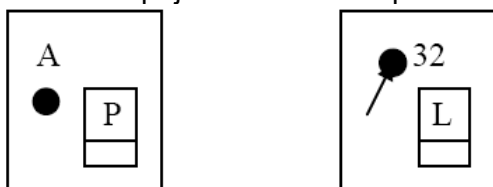
Ak sa má bod pomocou SM vyniesť ešte pred prejazdom touto SM alebo pokiaľ sa táto SM vôbec nejazdí, musí byť táto SM umiestnená v záhlaví itinerára a musí byť pri nej napísané „zadanie bodu (kóty)“

3.3.7.2.1.4 vynášanie bodov pomocou prejazdu SM alebo itinerára-podľa bodu 3.3.2 Výjazdy z križovatiek. Tieto body si posádka vynáša sama.

Príklad 1: príjazd do bodu mapovo, výjazd z bodu mapovo



Príklad 2: príjazd do bodu mapovo alebo príjazd nie je uvedený, výjazd z bodu reálne



3.3.8 Kóty

Kóty sa označujú trojcifernými (100 – 999) alebo štvorcifernými číslami (1000 – 2455). Čísla kót musia byť výrazné (nie originálne v mape) a nesmú sa opakovať. Pre kóty platí všetko ako pre body, s jedinou výnimkou, že cez kótu možno prechádzať i mimo uvedené poradie.

3.3.9 Kreslený naivný itinerár

Základom kresleného naivného itinerára je slepá mapa v povolených mierkach. Pre zorietovanie súťažnej posádky sú okolo slepej mapy vykreslené (odfotené) objekty a stavby, ktoré pomáhajú orientácii.

3.3.10 Výjazdy z križovatiek podľa fotografie

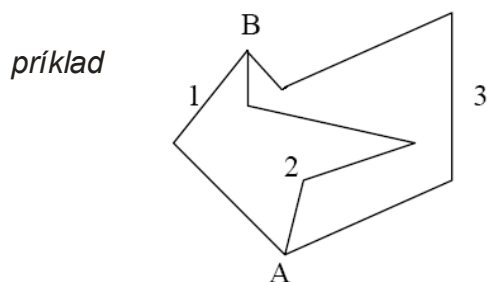
Fotografie sú fotené zo zorného uhla posádky alebo z miesta mimo vozidlo tak, aby zobrazovali skutočnosť videnú zo súťažného vozidla. Fotografiou sa zobrazujú dôležité orientačné body, v ktorých spravidla dochádza k zmene smeru jazdy. Smer výjazdu je na fotografii znázornený šípkou. Pre kategóriu A je zakázané použiť zrkadlový obraz fotografie alebo obraz videný v spätnom zrkadle, pre kategóriu B je zakázané použiť obraz videný v spätnom zrkadle.

3.3.11. 20% zásada posudzovania najkratšej vzdialenosti

Uplatňuje sa pri posudzovaní najkratšej vzdialenosti

3.3.11.1 Ak existuje niekoľko variantov prejazdu trasy a rozdiel dĺžky trás každého variantu a najkratšej trasy je viac ako 20 % z dĺžky najkratšej trasy, je prejazd jednoznačne určený touto najkratšou trasou.

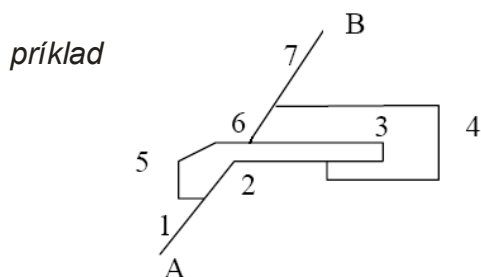
Ak rozdiel variantu trasy a najkratšej trasy je menej ako 20% dĺžky najkratšej trasy, za správny prejazd sa považuje každý takýto variant trasy



Najkratšia trasa z "A" do "B" je 1. Musí platiť

$$2/1 \geq 1,2 \text{ a zároveň } 3/1 \geq 1,2.$$

Ak je napr. 1=20 mm, musí byť 2 aj 3 ≥ 24 mm



Náročnejší prípad:

Najkratšia trasa z "A" do "B" je 1 - 5 - 6 - 7.
Musí platiť

$$(2+3) / 5 \geq 1,2 \text{ a zároveň } (2+4) / (5+6) \geq 1,2.$$

(spoločná časť trasy 1+6+7, resp. 1+7 sa do porovnávaných dĺžok nezapočítava)

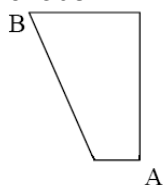
3.3.11.2 Ak je možné stanoviť dĺžku trasy z jednoduchých geometrických tvarov, potom sa neuplatňuje zásada podľa bodu 3.3.12.1, ale správnym prejazdom je zjavne najkratšia trasa.

Príklady

trojuholník



lichobežník



priamka/polkružnica



priamka/krivka



3.4. Kontrolné miesta na trati

Zriaďujú sa na nefrekventovaných miestach a nesmú byť porušené všeobecne platné predpisy. Kontrolné miesta sú časové kontroly (ČK), prejazdové kontroly (PK), samoobslužné prejazdové kontroly (SPK), tajné kontroly (TK) a doplnkové kontroly (DK).

Pre celú oblasť ČK a PK platí zákaz:

- vystupovania súťažiacich z vozidla (neplatí v prípade, keď k vystúpeniu dá pokyn rozhodca v kontrolnom mieste);
- opravy, údržby a kontrolných prehliadok vozidla, doplňovania PHM;
- otáčania a cúvania.

V oblasti ČK musia posádky postaviť svoje vozidlá tak, aby umožnili ostatným súťažiacim bezpečne a plynulo prejsť ku kontrolnému miestu. Čas prjazdu do ČK je okamžik, keď posádka odovzdá svoj jazdný výkaz rozhodcovi na zapísanie času.

Začiatok oblasti ČK je ohraničený návestím, umiestneným 20 m až 50 m pred kontrolným miestom. Návestie je označené znakom hodín so žltým podkladom kruhu na paneli bielej farby, ktorý má tvar obdĺžnika na výšku o rozmeroch najmenej 0,4 x 0,5 m.

Kontrolné miesto ČK je označené rovnakým panelom so znakom hodín s červeným podkladom kruhu. Súčasťou kontrolného miesta sú hodiny viditeľné a čitateľné zo vzdialenosti najmenej 20 m.

Koniec kontrolnej oblasti sa označuje panelom ako začiatok oblasti, ale znak hodín je preškrtnutý. Koniec nemusí byť však označený a vtedy je vo vzdialenosti 20 m za kontrolným miestom.

Začiatok oblasti PK, SPK a DK je ohraničený rovnako návestím, umiestneným vo vzdialenosti do 50 m pred miestom kontroly. Panely PK, SPK a DK sú označené znakom

pečiatky so žltým podkladom kruhu na paneli bielej farby, ktorý má tvar obdĺžnika na výšku o rozmeroch najmenej 0,4 x 0,5 m.

Miesto kontroly PK, SPK a DK je označené rovnakým panelom so znakom pečiatky a červeným podkladom kruhu.

Koniec kontrolnej oblasti sa označuje panelom ako začiatok oblasti, ale znak pečiatky je preškrtnutý. Koniec nemusí byť však označený a vtedy je vo vzdialenosti 20 m za miestom kontroly.

SPK a DK bez obsluhy majú označené panely návestia a miesta kontroly rovnako. V ľavom hornom rohu panela alebo miesto znaku pečiatky majú písmenový alebo číselný znak minimálnej veľkosti A 5, ktorý si posádka sama zaznamenáva do jazdného výkazu. Záznam musí byť vykonaný jednoznačne, nevymazateľným spôsobom a bez prepisovania. Pri týchto paneloch platí zákaz zastavenia. Panely sú umiestňované po pravej strane kolmo na smer prízjazdu k miestu kontroly. Nesmú byť žiadnym spôsobom skrývané (napr. položením na zem). Križovatky medzi panelmi v smere jazdy sa pre účely itinerára neuvažujú. Tajné kontroly na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky sa v mieste TK neoznačujú. Bezprostredne za miestom TK musia byť umiestnené panely PK, označené v prípade merania rýchlosti písmenom R, v prípade TK na dodržiavanie pravidiel cestnej premávky písmenom T.

Pri stavbe trate platí pravidlo: informácia k trati, odovzdávaná PK musí byť v tej istej etape rovnaká pri všetkých prejazdoch touto PK.

SPK (samoobslužné prejazdové kontroly) môžu tvoriť aj údaje (čísla a názvy budov, číselné údaje pamätníkov, názvy riek a pod.), dobre viditeľné z vozidla súťažnej posádky bez vystúpenia. Takéto SPK sa panelmi neoznačujú.

3.5. Obsadenie a činnosť kontrolných miest

Rozhodcovia vo všetkých kontrolných miestach robia záznamy do kontrolných listín, kam zaznamenávajú štartovné čísla posádok, čas prejazdu (v ČK aj odjazdu do nasledujúcej etapy, ak je miesto štartu totožné s miestom ČK) a výsledky plnenia súťažných úloh. Záznamy vykonávajú v poradí, v akom posádky miestom kontroly prechádzajú. Ďalej zaznamenávajú všetky ďalšie podrobnosti, ktoré by mohli byť dôležité pre hodnotenie jednotlivcov i celej súťaže.

3.5.1 Časová kontrola

Časová kontrola (ČK) sa obsadzuje najmenej dvoma činovníkmi.

V ČK je dodržiavaný interval odjazdu vozidiel na trať, ktorý nesmie byť kratší ako jedna minúta.

V ČK je do jazdných výkazov posádkam zaznamenávaný čas (odjazdu, prízjazdu).

3.5.2 Prejazdová kontrola

V prejazdovej kontrole (PK) prejazd miestom kontroly označí rozhodca pečiatkou do jazdného výkazu posádky. Ak sa plní v PK niektorá zo súťažných úloh, zaznamenáva podľa možností rozhodca výsledok plnenia do jazdných výkazov súťažiacich.

Usporiadateľ je povinný zriadiť miesto kontroly PK pred železničným priecestím, pokiaľ tam je možnosť zdržania vozidiel. Rozhodca zapíše do jazdného výkazu posádky skutočnú dobu zdržania.

3.5.3 Tajná kontrola

V mieste Tajnej kontroly (TK) zaznamenávajú rozhodcovia do kontrolných listín každý prejazd a porušenie pravidiel cestnej premávky súťažnou posádkou.

3.6. Detské súťaže v RJO (doporučené a voľné prvky)

3.6.1 Detské súťaže plnia spolujazdci alebo obaja členovia posádky.

Cieľom detských súťaží je zvyšovať vedomosti z technickej oblasti, technickú zručnosť, športovú zdatnosť a orientáciu v prírode a na mape. Súťažné úlohy vyberá usporiadateľ primerané veku a schopnostiam spolujazdcov.

3.6.2. Doporučené detské súťaže

3.6.2.1 Technická skúška zručnosti.

Spolujazdec pri nej musí dokázať svoje technické schopnosti a šikovnosť. Povinnou technickou súťažnou úlohou je skrutkovanie maticiek na čas.

3.6.2.2 Orientačná pešia skúška.

Pozostáva z malej orientačnej pešej súťaže. Usporiadateľ môže vybrať jednu z nasledovných možností:

- slalom so zaviazanými očami;
- orientačná chôdza.

3.6.2.2.1 Slalom so zaviazanými očami.

Slalom je vymedzený kolíkmi o výške 0,5 m. Šírka slalomových bránok 1,5 m, vzdialenosť medzi bránkami 1,5 m, počet bránok 5. Štart a cieľ je na tom istom mieste. Spolujazdec musí za navigácie jazdca prejsť na koniec slalomu, otočiť sa a prísť do cieľa. Hodnotí sa čas a zvalené kolíky. Je zakázané navádzať súťažiaceho dotykom.

3.6.2.2.2 Orientačná chôdza.

Je malou súťažnou etapou, v ktorej spolujazdec obdrží jednoduchý itinerár a v stanovenom limite musí prejsť kontrolnými stanovišťami. Dĺžka trate je max.1 km, časový limit na prejsť tratu je minimálne 20 minút, kontrolných miest je minimálne 5. Usporiadateľ môže v orientačnej chôdzi povoliť účasť celej posádky.

3.6.2.3 Krabičková pyramída.

Pyramída pozostáva zo 6 krabičiek orientačnej veľkosti pollitrovej konzervy. Do krabičkovej pyramídy sa hádza gumovou alebo penovou tenisovou loptičkou.

Vzdialenosti pre jednotlivé kategórie:

A, B	3 m
C, D, E	4 m

3.6.2.4 Hod krúžkom na cieľ.

Hádza sa krúžkom (plastovým alebo kovovým) s priemerom 150 mm na pevne upevnený kolík vo vzdialenosti 2 m.

Výška kolíku pre jednotlivé kategórie:

A, B	0,5 m
C, D, E	1 m

3.6.2.5. Hod šípkami.

Spolujazdec hádza do terča šípkami. zo vzdialenosti 2 m. Pri kategórii A môže usporiadateľ skrátiť vzdialenosť na 1,5 m. Výška terča je 1, 5 m nad zemou. Každý súťažiaci má tri skúšobné a tri súťažné hody. Pre túto úlohu sa doporučuje použiť štandardný terč.

3.6.3 Voľné súťažné prvky.

Zaraďuje ich usporiadateľ do súťaže podľa svojich možností. Ich znenie a hodnotenie musí uviesť v propozíciách súťaže, najneskôr však vo vykonávacích ustanoveniach. Usporiadateľ do súťaží **RJO** nesmie zaradiť také prvky, ktoré si vyžadujú špeciálnu prípravu, prípadne môžu byť nebezpečné, ako napr.: lezenie po skalách, plávanie, jazda na koni a pod.

Medzi voľné súťažné prvky môžu byť zaradené napr.: miniitinerár, hádzanie loptičkami alebo jazda na kolobežke, jazda zručnosti na bicykli a pod.

3.6.3.1 Miniitinerár.

Súťažná úloha pozostáva z prejdenia mapovej trate podľa jednoduchého itinerára. Mapa obsahuje zakreslené "PK" - kontrolné body, ktoré zapisuje súťažiaci do jazdného výkazu miniitinerára v smere pomyselnej jazdy po plániku. Sled PK zapísaných do jazdného výkazu sa hodnotí v zmysle týchto Pravidiel ako pri orientačnej jazde. Maximálny čas na riešenie je stanovený usporiadateľom a nesmie prekročiť 15 minút.

4. Hodnotenie súťaží

Záujmové mototuristické súťaže a súťaže **RJO** sa hodnotia jednotným bodovacím systémom pomocou trestných bodov (TB). Zvíťazí posádka s najmenším počtom TB. Pri rovnosti TB v konečnom poradí jednotlivého kola súťaže rozhoduje o umiestnení lepší výsledok dosiahnutý v detských súťažiach, potom v testoch a napokon v jazde zručnosti. V prípade ďalšej rovnosti TB rozhoduje lepší dosiahnutý čas v JZ.

4.1 Časový limit

Hodnotenie príjazdov do ČK:

- za príjazd do ČK pred časovým limitom za každú minútu 10 TB.

Usporiadateľ môže po dohovore s posádkami toto ustanovenie najneskôr v priebehu rozpravy zrušiť.

- za oneskorený príjazd do ČK za každú minútu:
 - do 10 minút 5 TB
 - od 11 do 45 minút 10 TB
- za oneskorený príjazd do ČK po časovom limite diskvalifikácia
- za vynechanie ČK diskvalifikácia

4.2 Porušenie pravidiel cestnej premávky

Kontroluje sa tajnými kontrolami (TK).

4.2.1 Prekročenie povolenej rýchlosti:

- za každý 1 km/hod nad povolenú rýchlosť 10 TB.

4.2.2 Ostatné TK

Hodnotí sa len dodržanie pravidiel cestnej premávky. Označenie miesta TK sa hodnotí ako samostatná PK.

- za porušenie pravidiel cestnej premávky 50 TB.

4.3 Hodnotenie zvláštnych skúšok

- za nesplnenie úlohy rozjazdu 15 TB;
- za vynechanie úlohy rozjazdu 50 TB;
- za brzdenie ručnou brzdou :
 - čas je prepočítavaný na TB v pomere 1 sek. = 2 TB;
 - prejazd cieľovej čiary za každý ukončený meter 15 TB;
 - použitie nožnej brzdy 15 TB;
- vynechanie úlohy brzdenia 50 TB;

ZS ako niektorý z prvkov JZ:

- hodnotenie ako pri JZ (čas + trestné body):
- vynechanie úlohy 50 TB;
- maximálny počet TB v PK (plnenie ZS na trati súťaže) 50 TB.

4.4 Hodnotenie jazdy zručnosti

- dosiahnutý čas sa meria na celé sekundy a je prepočítavaný na TB v pomere 1 sek. = 2 TB;
- za každé zvalenie, vychýlenie alebo odsunutie kolíka alebo prekážky 10 TB;
- chybný výjazd z radu vozidiel 15 TB;
- za nesplnenie úlohy na presnosť (dojazd, vjazd, prejazd, prejdenie, prenesenie predmetu, vynechanie bránky v slalome) 15 TB;
- ostatné predpísané úlohy (osvetlenie pri štarte, chybný štart alebo odstavenie vozidla) 10 TB;
- otvorené okno na mieste spolujazdca 50 TB;
- vynechanie prvku 50 TB;
- otvorené dvere počas jazdy 50 TB.

Nedodržanie správneho poradia sa posudzuje ako vynechanie prvku, ktorý mal v poradí nasledovať. Ak súťažiaci zajazdí niektorý prvok navyše, je potrestaný dlhším časom jazdy.

4.4.1 Pri nedokončení JZ z technických dôvodov sa posádke do výsledkov započíta bodová hodnota poslednej posádky v poradí jazdy zručností a pripočíta sa ešte 50 TB.

4.4.2 Nenastúpenie k JZ, vynechanie JZ sa hodnotí pridelením najhoršieho dosiahnutého času v JZ a pridelením 50 TB za každý prvok JZ.

4.4.3 Pri zadnej stene garáže tvorenej štyrmi kolíkmi sa zvalenie, vychýlenie alebo posunutie ktoréhokoľvek z nich (aj všetkých) hodnotí ako nesplnenie 15 TB. Vychýlenie alebo odsunutie ktoréhokoľvek (aj všetkých) bočných kolíkov 15 TB. Garáž má teda hodnotu „dvojprvku“ a možné hodnotenie je 0 TB, 15 TB alebo 30 TB.

4.4.4 Pri kolíkoch prejazdnych profilov a podobných úloh, slalomov, výjazdov z ohraničeného priestoru, garáží a pod. sa nehodnotí dotyk, ktorý býva v týchto prípadoch sporný. Je preto hodnotené iba zvalenie, vychýlenie alebo posunutie kolíka alebo predmetu (stojana, stolíka).

4.4.5 Vo vykonávacích pokynoch musí usporiadateľ presne definovať obsah (popríklad určenie rozmerov), spôsob plnenia a hodnotenia voľných prvkov JZ.

4.4.6 *Zdravotne postihnutým vodičom*
sa dosiahnutý čas v JZ prepočítava takto:

Z dosiahnutého času sa odpočíta:

0 % - pri ovládaní spojky automatickou prevodovkou, prípadne iným rovnocenným zariadením (úprava META)

10 % - mechanická úprava brzdy alebo plynu alebo spojky (systém Stránsky), mechanická úprava plynu a brzdy (systém META)

20 % - pri postihnutí horných končatín (strata funkcie, výrazné obmedzenie funkcie oboch horných končatín) a pri postihnutí dolných končatín (strata funkcie, výrazné obmedzenie funkcie oboch dolných končatín).

Hodnotenie ďalších prvkov JZ zostáva. Odpočet ani bonifikácia sa nevykonáva.

4.5. Hodnotenie ostatných prvkov súťaže

- oneskorený príchod na prezentáciu, za každú celú minútu po určenom čase 2 TB;
- keď sa súťažiaci nezúčastní prezentácie alebo sa dostaví po jej ukončení nie je pripustený k štartu;
- za neskorý príjazd (do 30 minút) na štart dennej a nočnej časti súťaže alebo JZ za každú celú minútu (posádka dostane nový čas štartu) 10 TB;
- za neskorý príjazd na štart - po odštartovaní poslednej posádky - diskvalifikácia;
- za PK mimo správne poradie;
 - za chýbajúcu PK 100 TB;
 - za PK navyše 60 TB;
- za nedostatočné označenie vozidla i posádky 100 TB;
- za porušenie zákazov v priestore ČK, PK, SPK, TK a DK 50 TB;
- za každý chýbajúci bod v teste PCP 10 TB.

4.6 Nešportové správanie

4.6.1 Hlavný rozhodca má právo zaťažiť trestnými bodmi (v rozsahu 100 - 500 TB) alebo zo súťaže vylúčiť súťažiaceho pri zistení hrubého porušenia športového správania (bezohľadnosť voči iným súťažiacim, opisovanie alebo zisťovanie itinerárov od už odštartovaných súťažiacich, odovzdávanie rozhodujúcich podkladov a informácií iným súťažiacim, za zistený doprovod súťažiaceho iným vozidlom, za používanie rádiových alebo iných dorozumievacích prostriedkov, za použitie nedovolených pomôcok, za prepisovanie a vpisovanie do jazdného výkazu a pod.)

4.6.2. Posádka, ktorá počas jazdy zručnosti použije iné vozidlo než to, na ktorom jazdí orientačnú jazdu bude zaťažená 200 TB za nešportové správanie.

Posádka môže použiť iné vozidlo rovnakého typu, prípadne rovnakej rozmerovej kategórie pre jazdu zručnosti en v prípade technickej poruchy súťažného vozidla, ktorá znemožní jeho štart v JZ. Posádka musí túto zmenu nahlásiť pred štartom do JZ hlavnému rozhodcovi, v jeho neprítomnosti rozhodcovi JZ.

4.6.3. Vylúčená bude každá posádka, ktorá nechá iné osoby plniť za seba úlohy predpísané týmito Pravidlami.

4.7 Hodnotenie detských súťaží (súťažných úloh)

4.7.1. Detské súťaže (súťažné úlohy) sú hodnotené podľa účelu prideľovaním TB za dosiahnutý čas a presnosť

Bodové hodnotenie súťažných prvkov musí byť popísané v propozíciách alebo vo vykonávacích predpisoch. Bodové hodnotenie voľných súťažných prvkov po absolvovaní prvku prvou-súťažnou posádkou je záväzné pre všetky súťažné posádky a po celú dobu súťaže.

4.7.2. Do celkového hodnotenia RJO sa za detské súťaže pripisujú body dosiahnuté podľa umiestnenia súťažnej posádky v detských súťažiach v jednotlivých kategóriách.

Víťazná posádka detských súťaží získa počet bodov rovnajúci sa počtu súťažiacich v kategórii v súťažnom kole. Posádka na druhom mieste o jeden bod menej a posádka na poslednom mieste 1 bod.

4.7.3. Hodnotenie prvkov doporučených detských súťaží (súťažných úloh)

4.7.3.1 V technickej skúške zručnosti sa hodnotí čas splnenia úlohy, ktorý sa prepočítava na trestné body takto:

1 s = 1 TB.

Priemerný čas technickej skúšky zručnosti by nemal presiahnuť 30 sekúnd. Maximálny počet TB je obmedzený na 100 TB.

4.7.3.2 V slalome so zviazanými očami (slepá baba) sa hodnotí dosiahnutý čas a počet zvalených kolíkov:

1 s = 2 TB

- za zvalenie, odsunutie kolíka 5 TB;
- vynechanie kolíka 15 TB
- za každý dotyk súťažiaceho spolujazdcom 10 TB.

4.7.3.3 V orientačnej chôdzi sa hodnotí správny sled kontrol zaznačených vo výkaze v stanovenom časovom limite:

- za chýbajúcu kontrolu 10 TB;
- za kontrolu navyše 3 TB;
- za každú minútu meškania 5 TB.

4.7.3.4 V krabičkovej pyramíde sa hodnotí počet zhodených krabičiek:

- za každú nezhodenú krabičku 3 TB
- maximálny počet trestných bodov 18 TB

4.7.3.5 V hode krúžkom na cieľ sa hodnotí počet krúžkov, zachytených na kolíku:

- za každý nezachytený krúžok 5 TB;
- maximálny počet TB 15 TB.

4.7.3.6 Pri hode šípkami sa hodnotí dosiahnutý bodový zisk z troch hodov. Trestné body sa pridelujú takto

TB = 100 – súčet bodov za 3 hody (100 a viac bodov za 3 hody = 0 TB)

4.7.3.7 V riešení miniitinerára sa hodnotí správny sled PK zapísaný v jazdnom výkaze v stanovenom časovom limite:

- za chýbajúcu kontrolu 10 TB
- za kontrolu navyše 3 TB
- za každú minútu predčasného odovzdania výkazu -1 TB

4.8 Celkové hodnotenie seriálu súťaží "Rodičia, jazdite opatrne!"

4.8.1 Hodnotenie posádok v súťažnom kole:

Každá posádka, dostane za umiestnenie v súťažnom kole majstrovské body (MB). MB sa pridelujú pre každú kategóriu samostatne. Víťazná posádka kategórie dostane toľko majstrovských bodov koľko súťažiacich bolo v kategórii odštartovaných+1. Posádka, ktorá skončí na druhom mieste dostane o jeden bod menej, na treťom mieste o ďalší bod menej atď. Ak všetky posádky v kategórii súťaž dokončia, tak posádka na poslednom mieste dostane 2 MB. Ak niektorá z posádok súťaž nedokončí, prípadne súťaž nedokončí niekoľko posádok, každá posádka, ktorá súťaž nedokončí dostane za účasť v súťažnom kole 1 MB.

Pozn. Takáto posádka je zvýhodnená voči tým posádkam, ktoré sa daného kola nezúčastnili vôbec.

Príklad 1: Ak je v danej kategórii prihlásených 9 posádok, ale prezentuje sa a do súťaže odštartuje len 6 posádok, z toho len 4 posádky súťaž dokončia, budú pridelené majstrovské body takto:

1. miesto - počet odštartovaných + 1 = 7 MB
 2. miesto – 6 MB
 3. miesto – 5 MB
 4. miesto – 4 MB,
- ďalšie 2 posádky, ktoré súťaž nedokončia, dostanú po 1 MB

Príklad 2: Ak je v danej kategórii prihlásených 9 posádok, ale prezentuje sa a do súťaže odštartuje len 6 posádok, ale v tomto príklade súťaž dokončia všetky, budú pridelené majstrovské body takto:

1. miesto - počet odštartovaných + 1 = 7 MB
2. miesto – 6 MB
3. miesto – 5 MB
4. miesto – 4 MB
5. miesto – 3 MB
6. miesto – 2 MB

Ak je súťažná posádka zároveň aj usporiadateľom niektorého zo súťažných kôl dostane za umiestnenie v tomto kole, ktoré organizuje/spoluorganizuje toľko MB, koľko dostane víťazná posádka príslušnej kategórie, v ktorej usporiadateľská posádka súťaží. Ak v danej kategórii, v ktorej súťaží usporiadateľ, v tomto kole neštartuje nijaká posádka, dostane usporiadateľ 2 MB.

4.8.2 Hodnotenie posádok v celom ročníku

4.8.2.1 Do celoročného hodnotenia seriálu súťaží **RJO** sa započítavajú všetky zorganizované kolá uvedené v kalendári súťaží **RJO**.

O celkovom poradí v príslušnej kategórii rozhoduje súčet majstrovských bodov podľa nasledovných pravidiel:

- ak by sa z nejakých dôvodov uskutočnila len 3 súťažné kolá, 2 súťažné kolá alebo len jedno súťažné kolo, neškrta sa žiadne z nich;

- ak sa uskutočnia 4 súťažné kolá alebo všetkých 5 kôl, do celkového hodnotenia sa škrta najhoršie kolo (v ktorom posádka dosiahla najmenší počet MB). Ak skončila posádka v niektorom z kôl na poslednom mieste, škrtajú sa MB pridelené za toto posledné miesto, minimálne 2 MB; ak posádka v niektorom z kôl súťaž nedokončila, škrta sa 1 MB pridelený v tomto kole posádke za účasť; ak sa posádka nezúčastnila z rôznych dôvodov niektorého zo súťažných kôl, škrta sa 0 MB za toto kolo;

Celkovým víťazom seriálu v príslušnej kategórii sa stáva posádka s najvyšším súčtom MB.

4.8.2.2. Pri rovnosti majstrovských bodov v kategóriách ďalej rozhoduje:

- a) menší súčet všetkých umiestnení v detských súťažiach v celom seriáli. Ak sa súťažná posádka nezúčastní všetkých súťažných kôl, dostane v detských súťažiach za príslušné nezúčastnené kolo umiestnenie: posledné miesto v danej kategórii + 1. Ak je súťažná posádka usporiadateľom, dostane umiestnenie za umiestnenie v detských súťažiach rovnajúce sa poslednému miestu v danej kategórii. Ak je posádke dané kolo škrtnuté ako najhoršie, umiestnenia za detské súťaže dosiahnuté v tomto kole sa tiež škrtajú;
- b) väčší súčet bodov dosiahnutých posádkou v detských súťažiach zo všetkých súťažných kôl. Ak sa súťažná posádka nezúčastní detských súťaží v danom kole, nedostane pre toto kritérium posúdenia žiadne body.

Príklad: V ročníku je vypísaných 5 súťažných kôl. Prvá posádka sa zúčastní 3 kôl. Druhá posádka v tej iste kategórii sa zúčastní 4 kôl. Prvá posádka s druhou majú rovnaký súčet umiestnení v detských súťažiach za celý ročník. Prvá posádka získala $3 + 2 + 4 + 0 + 0$ bodov (0 za nezúčastnené kolá), druhá posádka získala $0 + 1 + 2 + 3 + 1$ bodov za detské súťaže. Prvá súťažná posádka aj napriek menšiemu počtu zúčastnených kôl má v celkovom hodnotení ročníka 9 bodov z detských súťaží, druhá posádka má v celkovom hodnotení 7 bodov. Prvá posádka bude v celkovom hodnotení pred druhou posádkou.

5. Protesty

5.1 Protesty podáva posádka hlavnému rozhodcovi písomne v týchto termínoch:

- do 30 minút po príjazde poslednej posádky do cieľa alebo po absolvovaní poslednej súťažnej úlohy, ak sa týka protest inej súťažnej posádky;
- do 30 minút po príjazde do cieľa alebo do 30 minút po vyvesení vzorového prejazdu, ak sa týka protest itinerárov resp. vzorového prejazdu, prípadne v lehote 30 minút po zverejnení výsledkov ak podávateľ predtým uplatnil pripomienku podľa bodu 5.7 a nie je s vysvetlením spokojný;
- do 30 minút po zverejnení výsledkov ak sa protest týka výsledkov.

5.2 Protest musí posádka podložiť s vkladom určeným v propozíciách súťaže, a to zvlášť za každý prvok, ktorého sa protest týka. Ak je protest oprávnený, vklad sa posádke vráti. Pri zamietnutom proteste prepadne vklad v prospech usporiadateľa.

5.3 Protesty rieši súťažný výbor v zložení:

- hlavný rozhodca
- vedúci trate
- dvaja zástupcovia jazdcov

Ak sa týka protest správneho prejazdu, rozhodne súťažný výbor o jednej z týchto možností:

- a) poradie PK sa nemení
- b) poradie PK sa mení (a ako)
- c) je viac rovnocenných variantov (a ktoré)

Súťažiaci má právo osobne vysvetliť súťažnému výboru obsah protestu.

5.4 Všetky protesty musia byť vyriešené do vyhlásenia výsledkov. Vyriešenie protestov na súťaži je konečné.

5.5. Každú neprejazdnosť trate musí posádka oznámiť v najbližšej ČK. Keď tak neurobí, nemôže na túto skutočnosť podať protest a pri úpravách výsledkovej listiny sa nebude na túto skutočnosť prihliadať;

5.6 Proti nameranému času a hodnoteniu TK nie je možné podať protest, hodnotenie rozhodcu TK je konečné.

5.7. Za protest sa nepovažuje:

- reklamácia výpočtových chýb alebo iných chýb v hodnotení posádky;
- pripomienka ku vzorovému prejazdu alebo k vzorovému jazdnému výkazu. Pripomienku rieši súťažný výbor v zložení podľa bodu 5.3; Ak podávateľ pripomienky nie je spokojný s vysvetlením, môže podať protest podľa bodu 5.1.

5.8 Výsledková listina musí byť prehodnotená podľa uznaných reklamácií počtových chýb, uznaných pripomienok a uznaných protestov. Opravenú výsledkovú listinu usporiadateľ vyvesí v čase 30 minút pred oficiálnym vyhlásením výsledkov.

6. Sľuby

6.1. Sľub súťažiacich

My, účastníci medzinárodnej mototuristickej súťaže (x. kola súťaže Rodičia, jazdite opatrne!) názov súťaže, sľubujeme, že budeme súťažiť poctivo a čestne podľa platných Pravidiel so snahou o dosiahnutie víťazstva v tejto súťaži.

6.2. Sľub rozhodcov

My, rozhodcovia medzinárodnej mototuristickej súťaže (x. kola súťaže Rodičia, jazdite opatrne!) názov súťaže, sľubujeme, že budeme rozhodovať nestranne, svedomito presne podľa platných Pravidiel k úspešnému priebehu tejto súťaže.

7. Záverečné ustanovenia

Tieto Pravidlá sú záväzné pre všetkých usporiadateľov súťaží **RJO**, záujmovej mototuristiky a v jednotlivých častiach pre organizácie usporadúvajúce iné mototuristické súťaže (napr. majster volantu a pod.), ak súťažiaci plnia úlohy uvedené v týchto Pravidlách.

Pravidlá boli schválené zástupcami klubov organizujúcich záujmové mototuristické súťaže a súťaže RJO dňa 28. apríla 2013.

Pravidlá vstupujú do platnosti u súťaží usporiadaných po 1. 5. 2013.