


3. Itineráře

A D1	B 1. kolo M ČR Karkulka - AK Bramberk Lučany 8. – 9. 4. 2000	C 
D ČK 2 – Jablonec, Růžová ul.	E s = 25 km	F t = 60 min
G Podmínky:		S
H Vložené ITI:		
J Detaily:		
K SM:	L Plánky:	
M Popis průjezdu etapy:		
N Základní mapa:		
K SM:	L Plánky:	
P Vedoucí tratě	R Hlavní rozhodčí	

ROZMÍSTĚNÍ ÚDAJŮ V ITINERÁŘI

VYSVĚTLIVKY

A - číslo etapy (např. 1, 2, A, B, N1, D1,)

B - číslo kola, název seriálu soutěží, název soutěže, (event. název pořadatele), místo konání a datum

C - směr mapového průjezdu z jednoho mapového místa zpět do téhož mapového místa

D - zadání stanoviště ČK = cíle etapy (musí být označeno i v základní mapě)

E - délka etapy v km , je to údaj pouze informativní (± 1 km)

F - jízdní doba = čas na projetí etapy v celých min

G - podmínky

H - vložené iti



všechny **G, H, J**, umístěné na tomto místě, tedy v záhlaví iti, platí pro celou etapu

J - detaily

K - slepé mapy (dále jen SM) – označují se čísly nebo písmeny, mohou být umístěny též až na konci iti nebo na samostatném listě

L - plánky - označují se čísly nebo písmeny, mohou být umístěny též až na konci iti nebo na samostatném listě
- u plánku mohou být umístěny další **G, H, J**, ty platí potom pouze při jízdě dle tohoto plánku

M - popis průjezdu etapy pomocí reálných a mapových údajů

– jestliže je **M** rozdělen na více částí, potom údaje (např. G, H, J), uvedené pouze v určité části **M**, platí jen pro tuto část **M** a musí být uvedeny na samotném začátku této části, ve které platí

N - základní mapa (dále je ZM)

– musí být vždy součástí iti

– může být umístěna na samostatném listě

– platí-li pro více etap, musí to být na ní vyznačeno

P - vedoucí tratě

R - hlavní rozhodčí

S - místo pro zapisování PK a SPK pro potřeby posádky

F JÍZDNÍ DOBA

F/1 Nesmí se měnit po odstartování prvního soutěžícího.

F/2 Zdržení na trati může nastat z těchto důvodů:

- vinou pořadatele při plnění soutěžních úkolů nad čas stanovený itinerářem -
- před železničním přejezdem
- vlivem mimořádných nebo neodvratitelných událostí

Nárok na zdržení vlivem mimořádných nebo neodvratitelných událostí musí soutěžící uplatnit v nejbližším kontrolním stanovišti.

Dobu zdržení zapisuje pořadatel do jízdního výkazu. Dobu zdržení zapsanou do jízdního výkazu si soutěžící připočítají k jízdní době.

F/3 Při překročení jízdni doby mohou soutěžící čerpat čas z časového limitu. **Časový limit pro každou jednotlivou etapu je 45 minut.** Dále je stanoven celkový časový limit (samostatně pro denní a noční část soutěže) a jeho výše je dána počtem etap:

dvě etapy	60 minut
tři etapy	90 minut
čtyři a více etap	120 minut

F/4 Dosažený čas se zapisuje v celých ukončených minutách (např. čas od 13:20:00 do 13:20:59 se zapisuje 13:20).

Rozhodující je čas udávaný na hodinách stanoviště ČK . Do JV se zapíše čas předání JV obsluze ČK. Po zapsání času obsluhou ČK má soutěžící právo na opětovné ukázání JV se zapsaným časem.

G + H PODMÍNKA + VLOŽENÝ ITI

Podmínka i vložený iti se skládá ze dvou částí:

I. návěští - je místo, **kde** nebo **za** kterým plním výkonný povel

A/ reálné

- příklad:*
- za železničním přejezdem
 - za Dzn. "STOP"

B/ mapové

- příklad:*
- v bodě , kótě
 - za bodem, za kótou

Musí být vždy zadáno slovně, **za kterým** návěštím se výkonný povel plní (za prvním, za sudým, za každým, ...).

II.výkonný povel

A/ reálný

příklad:

L	P	R	Az 220

B/ mapový

příklad:

L	P	R	Az 220

Musí být vždy zadáno slovně, **kdý** se výkonný povel plní (poprvé, při druhém průjezdu, vždy, ...).

Pro podmínku a vložený iti platí, že mezi návštěm a výkonným povel **nesmí** přijít další návště ani návště jiné podmínky nebo vloženého itineráře.

G PODMÍNKA

- pravidla: – návěstí a výkonný povel musí být **mapové**
– zápisy slovní nebo podle M/5 jsou rovnocenné
– uvažují s ní předem při řešení mapového průjezdu mezi dvěma mapově zadanými místy
– musí mít mapové řešení, tj. musí být zadána tak, aby její řešení nevedlo posádky do mapové slepé komunikace

vztahuje se: A/ ke konkrétnímu **mapově zadanému místu** (př. bodu, kótě, začátku nebo konci SM, ...)

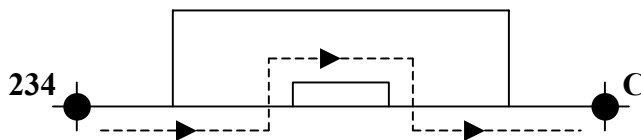
Jedná se o příjezd, výjezd nebo průjezd tímto místem.

- příklad:* – v kótě 210 jed' vždy L
– na SM vjížděj vždy odbočením P
– při prvním průjezdu bodem E přijed' v az 90 °

B/ ke konkrétnímu **úseku**

Řešení spočívá v určení nejkratší vzdálenosti do dalšího mapově zadaného místa za splnění podmínky.

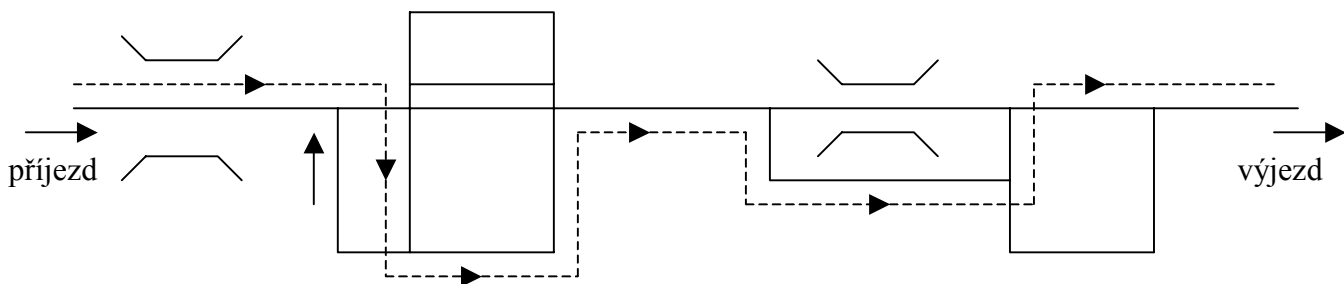
- příklad:* – v úseku **ČK 1 – A** přejeď 2x most
– v úseku **315 – SM 1** odboč vpravo
– v úseku **234 – C** odboč vlevo



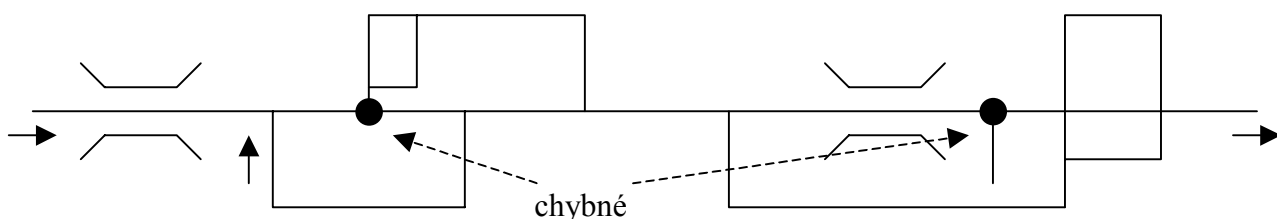
C/ k **mapové jízdě** mezi návěstím a výkonným povel

- zásady: – výkonný povel se plní na první mapové křižovatce za návěstím, kde není mapově jednoznačný výjezd a nesmí zavést posádky do mapové slepé komunikace
– výkonný povel musí být splněn dříve, než v následujícím mapově zadaném místě

příklad: podmínka: za každým mostem jed' vždy P



příklad chybného zadání – nelze zadat



Nelze kombinovat podmínku typu B/ a C/ dohromady, tedy v úseku, kde platí podmínka typu B/, nesmí přijít návěští podmínky typu C/.

H VLOŽENÝ ITI

pravidla:

- návěští může být **reálné i mapové**
- výkonný povel musí být **reálný**
- pokud neplní soutěžící výkonný povel přímo v místě návěští, jede se od návěští k výkonnému povelu:

A/ reálně – je-li zápis podle **M/5**
– v tomto případě začíná vl. iti u návěští

příklad:

A	P

B/ dle pokynů itineráře, které právě soutěžící plní
– je-li zápis **slovní**
– v tomto případě je vl. iti tvořen pouze výkonným povel

příklad:

A	—	B
---	---	---

 Vl. iti: za bodem "A" jed' P

Z "A" do "B" jedu nejkratší mapovou cestou a při první možnosti jedu P.

příklad použití vl. iti na SM:

- za ∇ jed' vždy P
- na 0,28 SM 4 jed' L
- na konci sudých SM odboč

S vloženým iti nemohu uvažovat předem při řešení mapového průjezdu.

N ZÁKLADNÍ MAPA

Zobrazuje celý prostor soutěže nebo jeho podstatnou část. Slouží pro základní orientaci, zadání matričních bodů, musí v ní být zadány časové kontroly atd.

L PLÁNEK

Zachycuje pouze část prostoru soutěže.

Zásady pro užití plánu:

- všechny reálné komunikace nemusí být zobrazeny
- musí mít vazbu na ZM (bod, kóta, ...)

N + L ZÁKLADNÍ MAPA + PLÁNEK

- Může být v provedení:
 - barevný originál (tištěná mapa)
 - černobílá kopie (podle originálu, nutno zajistit, aby použité zobrazení nebylo zaměnitelné s komunikacemi. Jedná se např. o vrstevnice, hranice katastrů, potoky apod.). V té mohou být dokresleny pouze existující komunikace.
 - kreslená mapa a plán (v křižovatkách smí být zakreslena pouze existující vyústění komunikací)
- Základní mapa – musí obsahovat názvy obcí, příp. městských částí.
- U map v itineráři je sever obecně u horního okraje.
- Mapové údaje se mezi mapovými podklady nepřenaší.

- Přerušení komunikací (neprůjezdná nebo nepoužitelná) musí být jasné a zřetelné.
- Při jízdě podle mapy se jede vždy buď podle základní mapy nebo podle plánu, tedy podle jednoho mapového podkladu.
- Otočení se v mapě kolem ostrůvku menšího než 2 x 2 mm v příslušné mapě nebo plánu musí být dostatečně zvýrazněno, (aby nedošlo k záměně s vrstevnicí, potokem, jiným fousem).

N + L + J + K MĚŘÍTKA

Všechny mapy, plány, detaily a SM musí být vždy v měřítku.

povolená měřítka:	1 : 1.000	zkrácený záznam	M 1
	1 : 2.000	zkrácený záznam	M 2
	1 : 5.000	zkrácený záznam	M 5
	1 : 10.000	zkrácený záznam	M 10
	1 : 20.000	zkrácený záznam	M 20
	1 : 25.000	zkrácený záznam	M 25
	1 : 50.000	zkrácený záznam	M 50
	1 : 100.000	zkrácený záznam	M 100

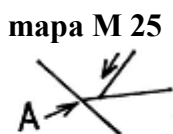
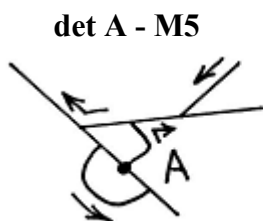
J DETAIL

Zobrazuje nejbližší okolí mapové křižovatky nebo skupinu křižovatek kolem bodu, kóty, začátku nebo konce SM.

Zásady pro použití detailu:

- musí být v měřítku
- je nadřazen všem ostatním mapovým podkladům
- zpřesňuje a doplňuje základní mapu nebo plán, Proto musí obsahovat všechny údaje ze základní mapy nebo plánu a navíc musí obsahovat všechny reálné komunikace v prostoru detailu.
- komunikace v detailu nesmí končit na křižovatce, která není v detailu vykreslena
- všechny komunikace v detailu musí být kresleny **jednoduchou plnou čarou** (v detailu nelze kreslit komunikaci čárkovanou čarou)
- smí zobrazovat prostor max. 200 x 200 m, eventuálně 100 x 400 m

příklad detailu:



N + L + J ŠÍPKY V MAPÁCH

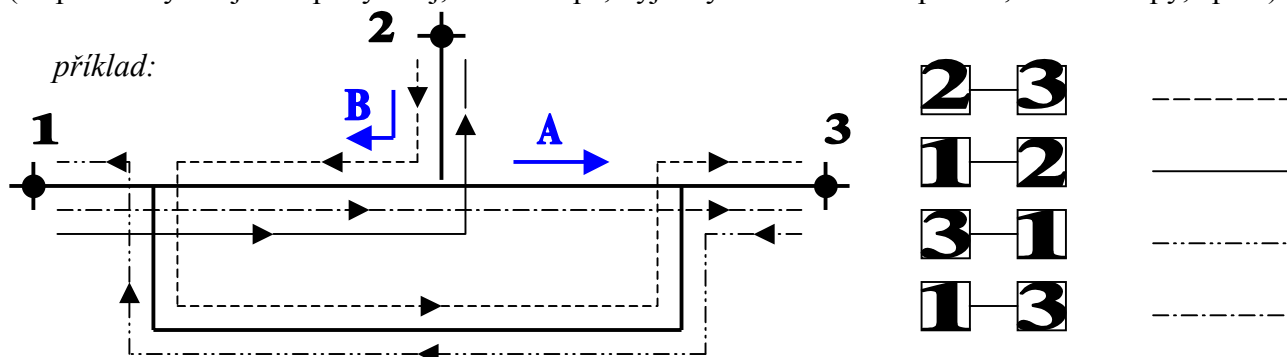
Mají mapový význam a při volbě průjezdu je nutno s nimi předem uvažovat. Šipky v mapách jsou dvojího významu:

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

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

Další zásady pro užití šipek:

- význam šipek se nesmí žádným způsobem měnit
- min. délka šipky je 3 mm
- na mapové křižovatce se šipkou **n e s m í** dojít ke změně druhu itineráře
(např. reálný údaj – mapový údaj, SM – mapa, výjezdy z křižovatek – plánek, změna mapy, apod.)



K SLEPÉ MAPY

Jsou grafickým zobrazením pozemních komunikací v povoleném měřítku.

- SM začínají a končí na křižovatce, mostě, nadjezdu, podjezdu nebo u DZ 38a, 38a (začátek a konec obce).
- Jestliže SM začíná nebo končí jinde než na křižovatce, musí být toto místo na SM vyznačeno symbolem.
- Jestliže SM začíná nebo končí v bodě, v kótě, musí být tento bod nebo kóta na SM uvedeny.

SM se projíždějí celé v předepsaném směru. Pokud je nutno SM opustit, platí pro návrat na SM zásada:

- žádný úsek SM se nesmí jet v protisměru
- žádný úsek SM se nesmí jet dvakrát
- komunikace SM se smí pouze křížit
- návrat do místa opuštění SM se řeší pomocí ZM, není-li zadáno jinak

Grafické zobrazení SM musí obsahovat:

A/ orientaci – SM má sever obecně u horního okraje jako mapa nebo je sever vyznačen šipkou, směřující na sever a označenou písmenem S

B/ směr průjezdu – může být vyznačen:

- šipkou u SM
- šipkou na začátku SM, která určuje mapový příjezd na SM
- šipkou na konci SM, která určuje mapový výjezd ze SM
- přesahuje-li šipka přes začátek nebo konec SM, jedná se o směr příjezdu na SM nebo výjezdu ze SM

C/ povolené měřítko

D/ označení SM

Výjezd ze SM může být zadán i údajem „výjezdy z křižovatek“ reálným i mapovým (viz M/6). V tomto případě musí být u SM šipka průjezdu.

Další zásady pro zobrazení SM:

- SM nesmí svým zobrazením vytvořit uzavřenou plochu
- délka zobrazení SM musí být min. 10 mm

SM dělíme na: A/ - zadané reálně

- viz K/1 - SM nezačíná na křižovatce s jednoznačným reálným výjezdem

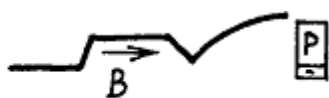
B/ - zadané mapově

- viz K/2 a K/3 - SM může začínat na křižovatce s jednoznačným reálným nebo mapovým výjezdem, protože její začátek je mapově zadán

K/1 SM kreslené bez odboček nevztažené k mapovému místu



SM 3 - M 25
D C



SM 4 - M 5
D C

A chybí = obecně



K/2 SM kreslené bez odboček vztažené k mapovému místu



SM 1 - M 50
D C

A



SM 2 - M 10
D C

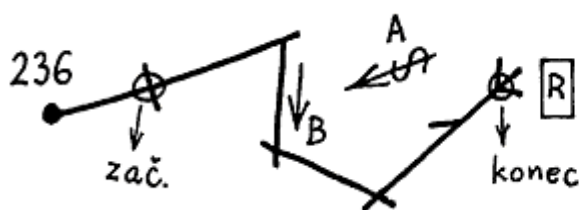
A chybí = obecně



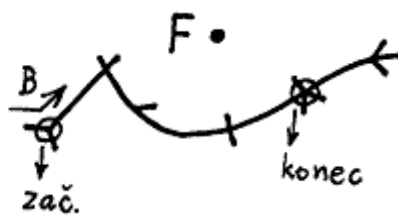
K/3 SM kreslené s odbočkami

zásady:

- musí být vždy vztažené k mapovému místu
- začátek a konec SM je označen kroužkem
- odbočky se neprojíždějí, ale musí být všechny na SM vykresleny



SM a - M 20
D C



SM X - M 10
D C

A chybí = obecně



M POPIS PRŮJEZDU ETAPY

Zapisuje se pomocí reálných a mapových údajů.

M/1 V zadání průjezdu etapy nesmí být vyznačeny PK, SPK, TK, naopak musí být vyznačeny a jednoznačně zadány ČK.

Všechny údaje v itinerářích musí být umístěny v logickém sledu za sebou (postupné čtení údajů zleva doprava, shora dolů) a musí být jasné, stručné, přehledné a jednoznačné.

M/2 Při řešení itineráře se nikde neuvažuje s otáčením do protisměru na téže komunikaci.

M/3 REÁLNÉ ÚDAJE



Grafické znázornění reálného údaje

M/3-1 Reálné údaje jsou údaje vztažené ke skutečnosti, tedy k místu, kde se právě nacházím, nebo do kterého přijíždím.

M/3-2 Reálnou křižovatkou se pro účely itineráře rozumí úrovněvé křížení pozemních komunikací včetně polních a lesních cest. Vjezdy ke garážím, domům apod. se za křižovátku považují pouze v tom případě, že není z komunikace, po které soutěžící jede, viditelné její ukončení.

Pokud není ostrůvek ve tvaru křižovátky vykreslen, považuje se za více křižovatek.

M/3-3 Při jízdě dle reálných údajů mohou v křižovatce nastat tyto možnosti:

I - z křižovátky je zadán výjezd v popisu průjezdu nebo vloženým iti

II - z křižovátky není zadán výjezd v popisu průjezdu ani vloženým iti. Potom platí „**Pravidlo pro neuvedené křižovátky**“.

Neuvedené křižovátky se projíždějí:

A/ po hlavní komunikaci vyznačené dopravní značkou D1a



nebo A4



B/ rovněž, není-li hlavní komunikace vyznačena dopravní značkou ve směru jízdy

III – jedná se o křižovátku s jednoznačným výjezdem, ten je tvořen:

A/ dopravním značením, které mi umožňuje jediný možný průjezd křižovatkou. Musím uvažovat s dopravním značením svislým ve směru jízdy (příkázaný směr, zákaz odboč.) a vodorovným (nelze přejet nepřerušovanou čáru ani šikmé pruhy ohraničené čarou přerušovanou i plnou).


B/ SPK, jejíž 1. panel je umístěn před křižovatkou a 2. panel za křižovatkou (tzv. „přetahovací SPK“)

M/3-4 Z křižovátky, do které soutěžící přijíždějí po vedlejší komunikaci, označené dopravní značkou C1a nebo C2 STOP, musí být výjezd vždy zadán.

M/3-5 V iti výjezdy z křižovatek (viz M/6) zadané reálnými údaji nejsou uvedeny křižovátky s jednoznačným reálným výjezdem (viz M/3-3 III).

M/3-6 Odkaz na značky C1a, C2 vždy povinně uvádět symbolem a přitom platí pro všechny značky s dodatkovými tabulkami i bez nich.

M/4 MAPOVÉ ÚDAJE

 Grafické znázornění mapového údaje

M/4-1 Mapou se rozumí všechny mapové podklady, tedy základní mapa, plánky, detaily.

Mapové údaje jsou údaje vztažené k mapě nebo SM.

M/4-2 Nenacházím-li se na mapové komunikaci v mapě, dle které mám jet, jedu podle „pravidla pro neuvedené křižovatky“ (viz M/3-3 II) dokud nepřijedu na mapovou komunikaci příslušné mapy.

M/4-3 Mapovou křižovatkou se pro účely řešení itineráře rozumí zobrazení místa styku alespoň tří paprsků komunikací v mapových podkladech. Není přítom podstatné, zda tyto paprsky navazují na další mapové křižovatky (příklad „a“) nebo jsou slepé (příklad „b“).



Komunikace se středním dělicím pásem širokým max. 10 m se považuje za jednu komunikaci. To platí pouze při jízdě podle mapových údajů. (Pro reálné údaje je to vždy více křižovatek..) Je-li střední dělicí pás širší než 10 m, jedná se již o dvě různé komunikace a z ití musí zřejmé, jsou-li mapové obě nebo jen jedna a která.

M/4-4 Při jízdě podle všech mapových podkladů se jezdí mezi mapovými údaji nejkratší cestou po komunikacích zobrazených v mapě. Při výběru nejkratší trasy musí být dodržena tzv. „20% zásada“ viz M/4-4 PŘÍLOHA (na konci kapitoly). Pokud je zadán příjezd nebo výjezd v konkrétním mapově zadaném místě, nemusí být splněn při prvním průjezdu tímto místem – výjimku tvoří pouze body, které se nesmí projíždět mimo pořadí (viz M/7).

M/4-5 Při řešení mapového průjezdu musí existovat mapově průjezdné řešení a nelze uvažovat s dříve nabytými reálnými informacemi (např. dopravní značení).

M/4-6 V každé etapě musí být zadáno minimálně 5 mapově zadaných míst, rovnoměrně rozložených v etapě, se zadaným výjezdem nebo příjezdem.

M/4-7 Zvolená trasa mapového průjezdu se přehodnocuje pouze v okamžiku, kdy posádka nemůže v této trase pokračovat. Důvod může být:

I - reálný - ten je způsoben dopravním značením, příkazem PK a SPK nebo vloženým ití

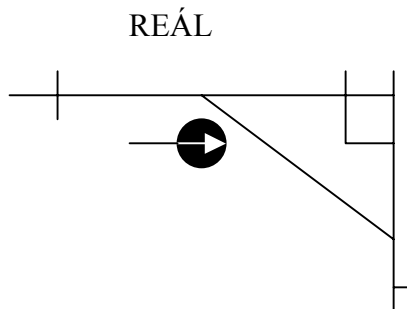
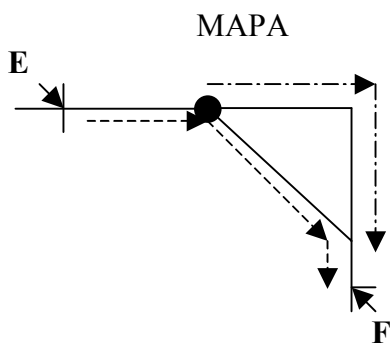
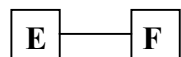
II - mapový - ten je způsoben, když neexistuje mapová komunikace

Místem přehodnocování pro důvody I a II je místo:

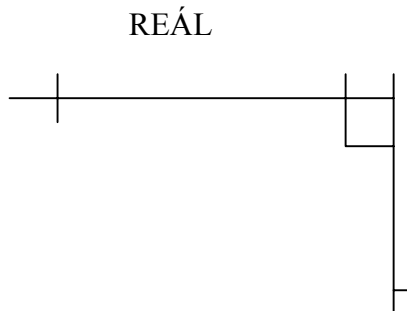
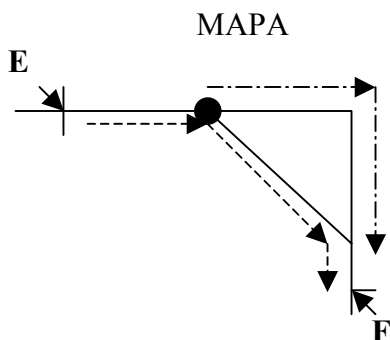
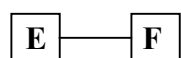
A/ ze kterého nelze pokračovat v původně zvolené trase za předpokladu že mohu pokračovat po jiné mapové komunikaci.

Při výběru nové trasy **musí posádka uvažovat** s dopravním značením v této křižovatce, viditelným při vjezdu do ní (Př. I-A) nebo s tím, že tato mapová komunikace neexistuje (Př. II-A). Význam dopravních značek nepřenáším na jiné křižovatky, i když se jedná o např. zákaz vjezdu v obou směrech, jednosměrná komunikace (nevím, kde je umístěna Dzn z druhé strany).

příklad I-A



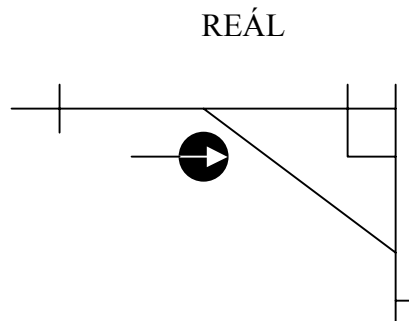
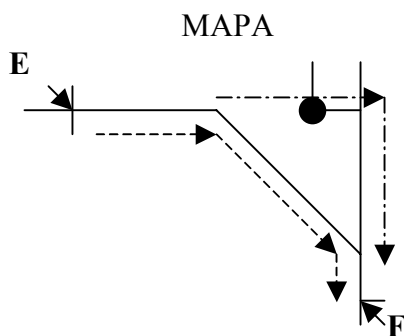
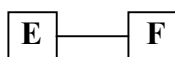
příklad II-A



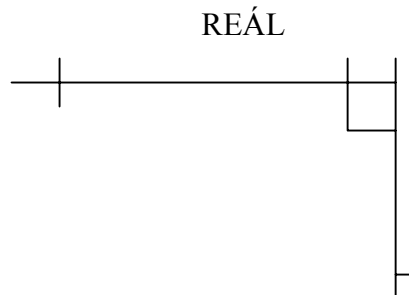
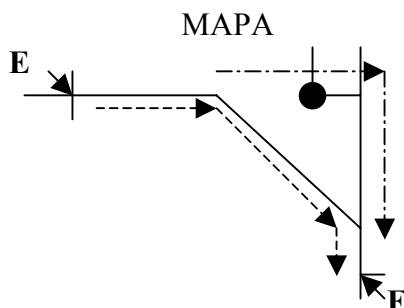
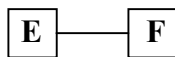
B/ kdy opět vjedu do mapy za předpokladu, že jsem jí předtím musel opustit.

Při výběru nové trasy **neuvažuje** posádka s dopravním značením v křižovatce, kde musela mapu opustit (Př. I-B) nebo s tím, že tato mapová komunikace neexistuje (Př. II-B).

příklad I-B



příklad II-B



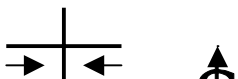
Vysvětlivka:

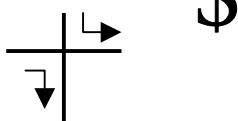
- původně zvolená trasa mapového průjezdu
- - - - - nová trasa mapového průjezdu
- místo přehodnocování

Trat' musí být postavena tak, že pokud je posádka nucena novou trasu znovu přehodnocovat, **nesmí** mít možnost (mapovou ani reálnou) se do křižovatky nebo místa, kde již jednou přehodnocovala, znovu vrátit ze stejného směru příjezdu a za stejných podmínek a vložených iti. Trat' musí být postavena tak, aby při přehodnocování v křižovatce nemohlo dojít k porušení PSP.

M/4–8 V iti „výjezdy z křižovatek“, zadaném mapovými údaji, nejsou uvedeny křižovatky s jednoznačným mapovým výjezdem. Ten je určen pouze šípkami v mapě (viz N + L + J Šipky v mapách).

příklad, kdy posádka projíždí křižovatku s jednoznačným mapovým výjezdem:

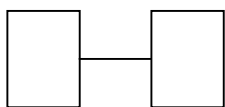
A/  do křižovatky přijíždí od jihu nebo od severu

B/  do křižovatky přijíždí od severu nebo od západu

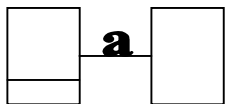
M/5 KOMBINACE REÁLNÝCH A MAPOVÝCH UDAJŮ

M/5–1 Platí zásada: jedno okénko = jeden údaj

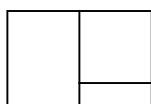
V itineráři se mohou vyskytovat tyto kombinace:



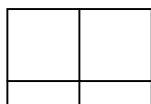
z mapového údaje mapově na mapový údaj



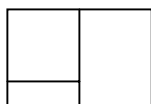
z reálného údaje mapově na mapový údaj podle plánku "a"



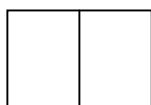
z mapového údaje reálně na reálný údaj



z reálného údaje reálně na reálný údaj



z reálného údaje reálně na mapový údaj



z mapového údaje reálně na mapový údaj

M/5–2 Další údaj v itineráři se řeší:

A/ ihned po opuštění poslední křižovatky, ke které se vztahoval předcházející údaj, určoval-li výjezd z této křižovatky

B/ v poslední křižovatce, ke které se vztahoval předcházející údaj, neurčoval-li výjezd z této křižovatky

M/6 VÝJEZDY Z KŘIŽOVATEK

M/6-1 Všechny druhy itineráře „výjezdy z křižovatek“ mohou být navzájem kombinovány a mohou být zadány:

I/ bez udání vzdálenosti

II/ s udáním vzdálenosti

Vzdálenosti jsou udávány v kilometrech s přesností na dvě desetinná místa (desítky metrů) a mohou být:

A/ vzájemné – vzdálenosti jsou udávány mezi všemi zakreslenými křižovatkami

B/ průběžné – vzdálenosti jsou udávány od výchozí křižovatky, u které je 0,00

M/6-2 Šipkový itinerář

Schéma křižovatky je nakresleno tak, že soutěžící přijíždí vždy ze spodního paprsku a vyjíždí ve směru šipky. Schémata musí být seřazena postupně. Hlavní silnice může být vyznačena silnější čarou, vedlejší slabší čarou, lesní a polní cesty čárkovaně, nebo se pro všechny komunikace použije stejně silných čar.

příklady šipkového itineráře :

A/ vzdálenosti průběžné, reálné údaje

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

B/ vzdálenosti vzájemné, reálné údaje

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

M/6-3 Šipkový itinerář orientovaný

Schéma křižovatek jsou kreslena s orientací k severu, který musí být označen šipkou. Výjezd z křižovatky je ve směru šipky. Příjezd ze spodního paprsku u těchto itinerářů neplatí.

příklady šipkového itineráře orientovaného:

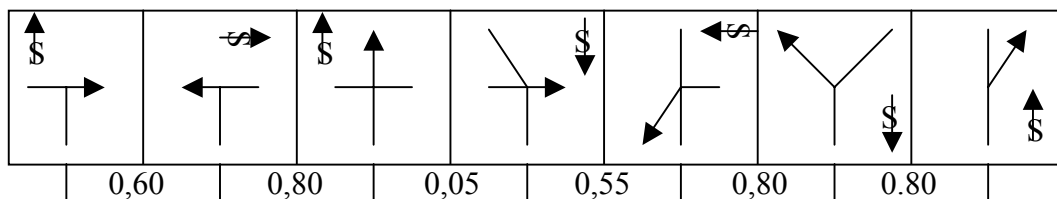
A/ orientace jednotná - šipka určující sever platí pro schéma všech křižovatek v ucelené části (tabulce) a je umístěna na jejím levém okraji.

orientace jednotná, vzdálenosti průběžné, reálné údaje

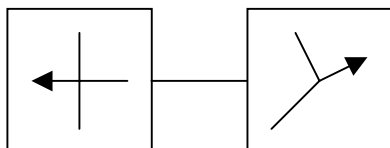
	0,00	0,60	1,40	1,45	2,00	2,80	3,60

B/ orientace různá - šipka určující sever je uvedena u každého jednotlivého schématu křižovatky.

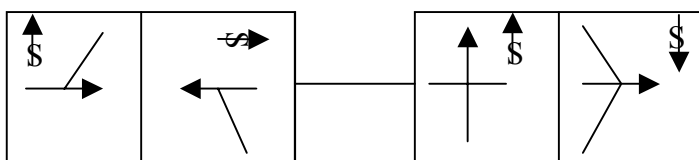
orientace různá, vzdálenosti vzájemné, reálné údaje



C/ mapový údaj, orientace není vyznačena, tedy obecně platí, že sever je u horního okraje ití



D/ mapový údaj, orientace je vyznačena



M/6-4 Azimuty

Schéma křižovatek mohou (ale nemusí) být vykreslena. Je-li schéma vykresleno, je to jednodušší druh tohoto itineráře. Je udán azimut výjezdu z křižovatky. V itineráři je vždy před číselným údajem ve skupinách uvedena zkratka **az**.

příklady výjezdů z křižovatek pomocí azimutů:

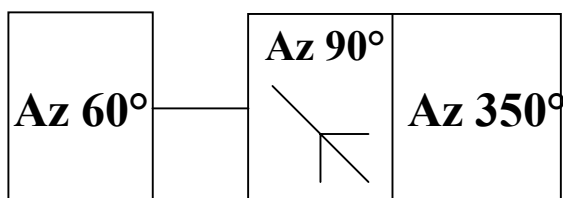
A/ se schématy, vzdálenosti průběžné, reálné údaje

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

B/ bez schémat, vzdálenosti vzájemné, reálné údaje

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	

C/ mapový údaj, bez udání vzdálenosti




M/6-5 Úhly

Schémata křižovatek mohou (ale nemusí) být vykreslena. V úhlovém itineráři neplatí orientace k severu, ale orientace ve směru příjezdu do křižovatky. Úhly se měří v kladném smyslu, tj. ve směru chodu hodinových ručiček:

- přímý směr má hodnotu 0° nebo 360°
- kolmé odbočení vpravo má hodnotu 90°
- kolmé odbočení vlevo má hodnotu 270°

Ostatní směry podle skutečné velikosti úhlu ve stupních.

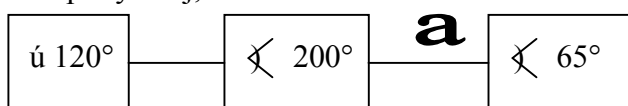
V itinerářích se před číselný údaj ve stupních uvádí zkratka "ú" nebo symbol 

příklady výjezdů z křižovatek pomocí úhlů :

A/ bez schémat, vzdálenosti vzájemné, reálné údaje

ú 90°	ú 270°	ú 360°	ú 90°	↻ 250°	↻ 320°	↻ 60°
0,00	0,60	0,43	0,55	0,65	0,80	0,90

B/ mapový údaj, bez udání vzdálenosti



M/6-6 Slovní forma

Je to nejjednodušší způsob zadání „výjezdu z křižovatky“ , používá se slovního údaje :

- rovně – používá se zkratka R
- vpravo – používá se zkratka P
- vlevo – používá se zkratka L

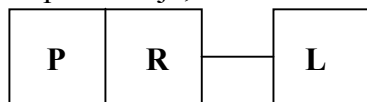
Odbočení vpravo nebo vlevo se uvažuje vždy co nejvíce.

příklady:

A/ reálné údaje, bez vzdálenosti (max. 5 údajů)

P	L	R	2 x L
—	—	—	—

B/ mapové údaje, bez udání vzdálenosti (max 5 údajů)



M/6-7 Lineární itinerář

Na přímce jsou zleva doprava vyznačeny jednotlivé křižovatky s odbočkami :

- je-li odbočka nakreslena vpravo ve směru jízdy, jde o odbočení vlevo na křižovatce tvaru T, nebo o jízdu přímým směrem na křižovatce s odbočkou vpravo (nutno posuzovat podle skutečné situace), nebo o odbočení vlevo

- je-li odbočka nakreslena vlevo ve směru jízdy, jde o odbočení vpravo na křižovatce tvaru T, nebo o jízdu přímým směrem na křižovatce s odbočkou vlevo, nebo o odbočení vpravo
- jsou-li odbočky nakresleny vpravo i vlevo, jde např. o přímý směr výjezdu na křižovatce tvaru kříže
- jsou-li dvě odbočky nakresleny vpravo ve směru jízdy, jde např. o odbočení vlevo na křižovatce ve tvaru kříže (po pravé straně zůstávají 2 odbočky)
- jsou-li dvě odbočky nakresleny vlevo ve směru jízdy, jde např. o odbočení vpravo na křižovatce tvaru kříže (po levé straně zůstávají 2 odbočky)
- analogicky se postupuje na křižovatkách, kde je více odboček než čtyři

U lineárního iti musí být napsáno, zda je reálný, nebo mapový, nebo musí být celý graficky zarámován.

Odbočky jsou kresleny :

A – v měřítku

B – bez měřítka s udáním vzdálenosti

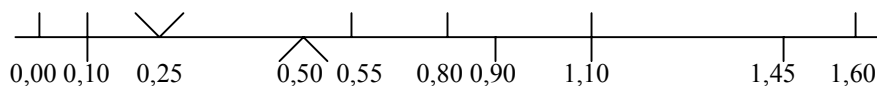
C – bez měřítka a bez udání vzdálenosti (v tomto případě musí být vyznačeny všechny křižovatky s více možnostmi výjezdu)

příklady lineárního itineráře :

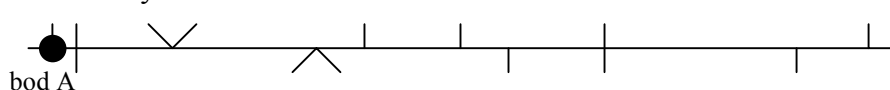
A/ kreslený v měřítku



B/ kreslený bez měřítka s udáním vzdáleností (vzdálenosti průběžné)



C/ kreslený bez měřítka a bez udání vzdáleností



M/6–8

Popisy, odkazy, symboly

Křižovatky nebo průjezdní místa jsou zadány různými orientačními body, nebo jednotlivými symboly vyobrazení dopravních značek, nebo jejich seskupení, či jiným způsobem.

—	0,00	0,71	—	—

slovní výklad k příkladu: „projedu kolem vyobrazených dopr. značek a dále po hlavní nebo rovně (viz M/3-3 II) až do podjezdu, tam nulují, na 0,71 u kostela pravá, za ▽ levá a po hlavní nebo rovně dokud nepřejedu přes reálný můstek...“

M/6–9

Odbočení a výjezd z komunikace přes zvýšený nebo snížený obrubník je možno zadat pouze s uvedenou vzdáleností.

M/6–10 Itinerář „výjezdy z křižovatek“ zadaný bez udání vzdálenosti smí obsahovat **max. 5 údajů** v řadě za sebou a vzdálenost mezi dvěma po sobě jdoucími údaji smí být **max. 1 km.**

M/7 BODY

Body se označují písmeny velké abecedy, jedno nebo dvoucifernými čísly (kromě písmen J, L, P, R, S, V, Z). V mapě jsou takto vyznačována význačná místa, jakými jsou křižení komunikací, vodních toků, železniční přejezdy, mosty, nadjezdy, podjezdy apod. Pořadí průjezdu bodů musí být v itineráři předepsáno.

Průjezd mezi body se řeší postupně v pořadí průjezdu včetně podmínky příjezdu nebo výjezdu, je-li zadána. **Neuvažuje se předem s průjezdem dalších bodů.** Bodem **nelze** projet mimo uvedené pořadí.

Bod se nepovažuje za projetí, jestliže přes něj vede reálný itinerář, ve kterém není tento bod uveden (výjezdy z křižovatek, vložený iti), nebo SM.

M/7-1 matriční body – zadány pořadatelem v dané mapě nebo vyznačeny ve vzorové mapě, podle které si soutěžící tyto body přenesou do svých map. Všechny matriční body musí být uvedeny na samostatném soupisu. Za matriční body se považují i takto zadané časové kontroly. Matriční body platí po dobu platnosti mapového podkladu, ve kterém jsou uvedeny.

M/7-2 vynášené body – vynášejí se z pevně zadaných míst na mapě (způsob M/7-3 A/ B/ C/) nebo pomocí průjezdu (způsob M/7-3 D/). Platí pouze v té mapě, do které byly vynášeny. Není-li zadáno jinak, vynášejí se do ZM i do detailu.

Platnost vynášeného bodu:

I - Je-li zadán v záhlaví iti, platí pro celou etapu

II - Je-li zadán ve zvlášť označené části iti, platí pouze v této části iti

M/7-3 Způsob zadání bodů:

A/ vynášení pomocí azimutů nebo vzdáleností:

Azimuty se zadávají v celých stupních, vzdálenosti se zadávají buď v celých mm pro předepsanou mapu nebo měřítko nebo skutečnou vzdáleností (vzdušnou čarou) v km nebo v metrech. Azimuty a vzdálenosti nemusí být sestrojovány z jednoho místa.

B/ vynášení pomocí souřadnic:

Body jsou zadávány v pravoúhlém souřadném systému, kde kladná osa x má azimut 90° , kladná osa y azimut 0° . Obě osy mají společný počátek souřadnic. Souřadnice jsou zadávány v mm a v měřítku nebo skutečnou vzdáleností (vzdušnou čarou) v km nebo v metrech. Jsou-li zadány souřadnice alespoň jednoho bodu v příslušné mapě, nemusí být zadán počátek.

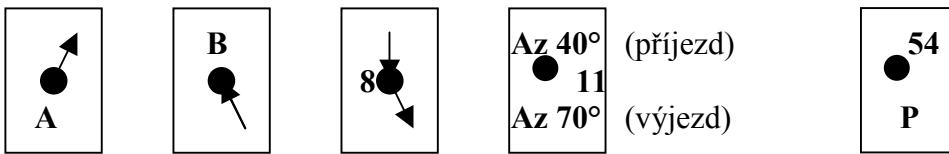
C/ vynášení pomocí slepé mapy

D/ vynášení bodů pomocí průjezdu SM nebo šipkového itineráře.

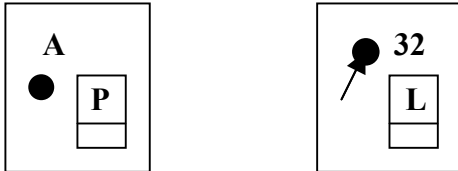
V blízkosti vynášených bodů nesmí být jiné význačné místo v mapě, které nelze odlišit při měření vzdálenosti s přesností 2 mm, při měření azimutů s přesností 5° .

Příklady průjezdu bodem:

I – příjezd do bodu mapový, výjezd z bodu mapový



II – příjezd do bodu mapový nebo příjezd není uveden, výjezd z bodu reálný



M/8 KÓTY

Kóty se označují trojčíslejšími čísly (100 - 999).

Čísla kót musí být výrazná, ne originální v mapě a nesmějí se opakovat.

Pro kóty platí vše, co bylo psáno pro body, včetně způsobu zadání, s jedinou výjimkou:

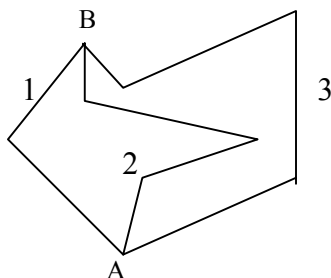
Kótu **1 z e** projet i mimo uvedené pořadí.

M/4-4 PŘÍLOHA

Při posuzování nejkratší trasy při jízdě podle mapy musí být dodržena tzv. "20% zásada":

A/ poměr každé z dalších možných variant tras a nejkratší délky trasy (nebo rozdílů jejich délek v případě, že část předmětných tras je společná) musí být minimálně 1,2. To znamená, že každá další možná trasa musí být minimálně o 20% delší, než trasa nejkratší.

příklad

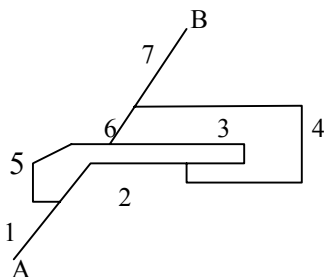


Nejkratší trasa z "A" do "B" je 1. Musí platit

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

Je-li např. 1=20 mm, musí být 2 i 3 ≥ 24 mm.

příklad



Zde je zobrazen složitější případ.

Nejkratší trasa z "A" do "B" je 1 – 5 – 6 – 7.

Musí platit

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

(společná část trasy 1+6+7, resp. 1+7 se do porovnávaných délek nezapočítává)

B/ je-li stanovení nejkratší délky trasy možné z porovnání jednoduchých geometrických tvarů tras, potom se neuplatní ustanovení odst. A/ (nemusí být dodržena tzv. "20% zásada").

příklady řešení nejkratší trasy pomocí jednoduchých geometrických tvarů

trojúhelník

lichoběžník

přímka/kružnice

přímka/křivka

