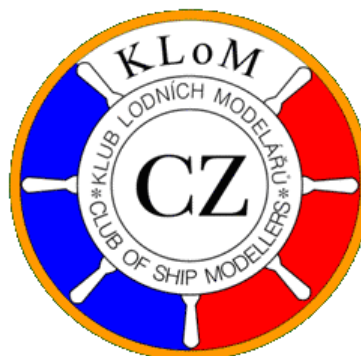


Klub lodních modelářů ČR

**Výklad jízdni zkoušky podle
pravidel NAVIGA pro sekci NS
z roku 2016 (vyjma NSS)**

2016



Platnost: od 01.01.2016

Pro následující třídy

- F - 2** Předloze věrné, v měřítku postavené modely lodí
- F - 4** Modely postavené ze stavebnic, hotové modely
- F - DS** Modely s parním pohonem

Tento výklad pravidel slouží pouze pro potřeby národních soutěží v rámci České republiky. Na mezinárodní scéně je potřeba argumentovat originálními pravidly v oficiálním anglickém jazyce.

Obsah

Úvod	3
Výklad provedení jízdni zkoušky	4
Příloha č. 1 – Najíždění do branky	7
Příloha č. 2 – Najíždění do branky	10
Příloha č. 3 – Couvání do poslední branky	12
Příloha č. 4 – Přistávací manévr	14
Příloha č. 4 – Přistávací manévr	16

Úvod

Dobrý den, ahoj kamarádi modeláři,
tento výklad pravidel vznikl na základě nekonečných dohadů o tom, jak psaná pravidla vypadají v praxi, jak správně přeložit originální pravidla v angličtině a jak pochopit dvojsmyslně napsané definice. Nejlepší odpovědi na tyto všechny otázky jsou schémata a obrázky s vyhotovenými praktickými ukázkami, co je povoleno a co zase není. Tímto odpadnou veškeré dohady o tom, že někdo jedno pravidlo pochopil tak a druhý jinak a oba měli více méně pravdu. Tento výklad pravidel byl zpracován na základě reálného výkladu pravidel na Mistrovství světa v Maďarsku v roce 2011 a změn v následujících pravidlech.

Vypracovali : Ing. Jan Jedlička, MAJÁK Borovany
kolektiv zástupců klubů sekce NS

Schválil : Ing. Jan Jedlička, vedoucí sekce NS + EX

Výklad provedení jízdni zkoušky

Každý závodník je před svou jízdni zkouškou vyvolán takzvaným VYVOLÁVACÍM ČASEM. Vyvolávací čas je 1 minuta. V tomto čase musí vedoucí startoviště závodníka třikrát jmenovitě vyvolat, aby se dostavil na startoviště. Jestliže se závodník nedostaví v uvedeném čase, ztrácí nárok na provedení startu. Během startu závodníka se podle pořadí oznamuje dalšímu závodníkovi příprava na start. Pokud se závodník nedostaví ke startu, pak vyvolávací čas dalšího po něm následující závodníka jsou dvě minuty.

Po vyvolání, se závodník se svým modelem dostaví na startoviště do přípravného místa, což má probíhat bez průtahů a čeká na začátek PŘÍPRAVNÉHO ČASU. Začátek přípravného času určuje vedoucí startoviště a oznámí jej jednoznačně závodníkovi. Přípravný čas pro třídy F2 a F4 jsou 2 minuty a pro třídu F-DS je 15 minut. Průběh přípravného času je závodníkovi oznamováno akusticky a pokud možno i opticky u 2 minutového přípravného času každých 30 sekund a u 15 minutového přípravného času každou pátou minutu dále pak v 13., 14. a 15. minutě. Před uplynutím přípravného času musí být model na vodní ploše a musí započít jízdni zkoušku. Jízda v slalomové trati během přípravného času není dovolena. Nedodržení tohoto ustanovení vede k diskvalifikaci.

Pokud se závodník nedostaví k ani jedné ze třech jízd nebo ani jednou v přípravném čase nezahájí jízdni zkoušku, není u jeho jména uveden žádný výkon a ve výsledkové listině bude na konci bez uvedení pořadí. Na bodové hodnocení ze stavební zkoušky nebude brán zřetel.

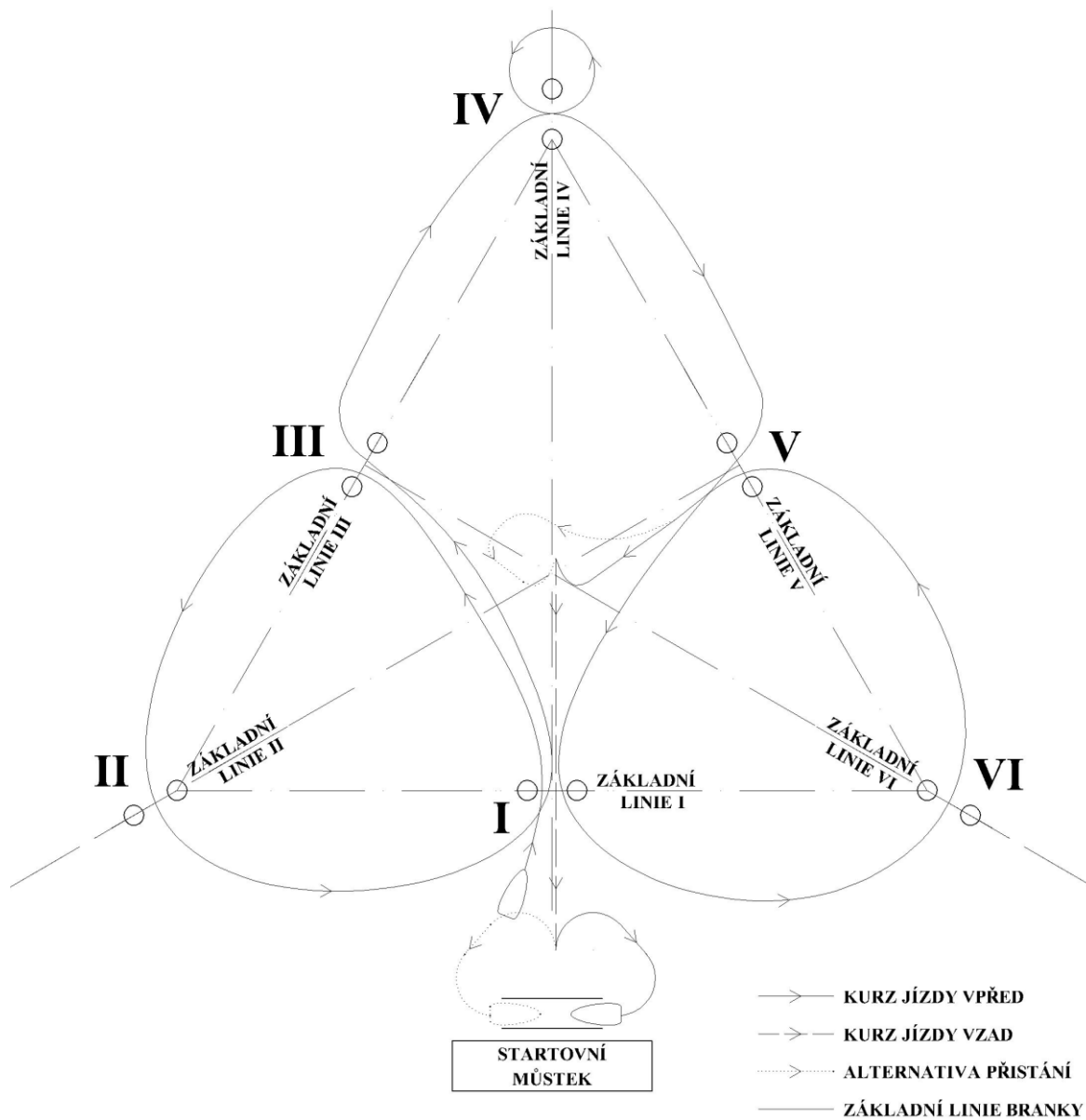
Jízdni zkouška se provádí na slalomové trati. Jízdni zkouška je zahájena projetím první branky. Před projetím první branky musí závodník zvolat "START" a zvednout ruku. Jízdni zkouška je ukončena přistávacím manévrem po zvolání "STOP". Závodníci mají na provedení jízdni zkoušky 7 minut a u třídy F-DS 15 minut. Během jízdy se modelu nesmí nikdo dotknout.

Schéma slalomové trati je uvedeno na OBRÁZKU č. 1. Po celou dobu jízdni zkoušky se nesmí model zastavit a musí být ve viditelném dopředném pohybu (nesmí se zastavit ani couvat), vyjma couvání do poslední branky a přistávacího manévru, jinak se následující branka považuje za chybně projetou. Na každou branku smí závodník najíždět jen jednou, vyjma couvání do poslední branky a přistávacího manévru, jinak se branka považuje za chybně projetou (viz. OBRÁZEK č. 8 a 9).

Maximální počet bodů v jedné jízdni zkoušce je 100. Pokud model pohne či pootočí bójí, tak musí rozhodčí zvážit, zda šlo o fyzický kontakt s bójí či se pohnula či pootočila tlakem vody od modelu. Pokud se závodník fyzicky dotkne bóje (při více dotycích se počítá pouze jen jeden dotyk), odečítají se body dle TABULKY č. 1. Za každé neprojetí branky, či projetí v nesprávném pořadí se odečítají body opět dle TABULKY č. 1. V případě dotyku a neprojetí bóje zároveň se odečítají jen body za neprojetí. Za chybně projetou branku se považuje ta, u které byla protnuta základní linie branky z vnější strany (viz. OBRÁZEK č. 5 až 7). Základní linií branky se rozumí osa bójí, ze kterých se daná branka skládá.

Během jízdni zkoušky mohou nastat následující typické situace, které jsou uvedené v přílohách.

Obrázek č. 1 – Schéma slalomové trati pro provedení jízdni zkoušky



Tabulka č. 1 – Tabulka bodových odpočtů za dotek s bójí či nesprávné projetí brankou a přistávací manévr. Maximální možný bodový zisk za jednu jízdu je 100 bodů.

Pořadí branek	Dotek s bójí	Neprojetí branky
I	-2	-6
III	-3	-9
II	-2	-6
I	-2	-6
III	-3	-9
IV	-2	-6
IV	-2	-6
V	-3	-9
I	-2	-6
VI	-2	-6
V	-3	-9
I-jízda zpět	-4	-12
Přistávací manévr	-5	-10
Maximální počet bodů za 1 jízdu		100

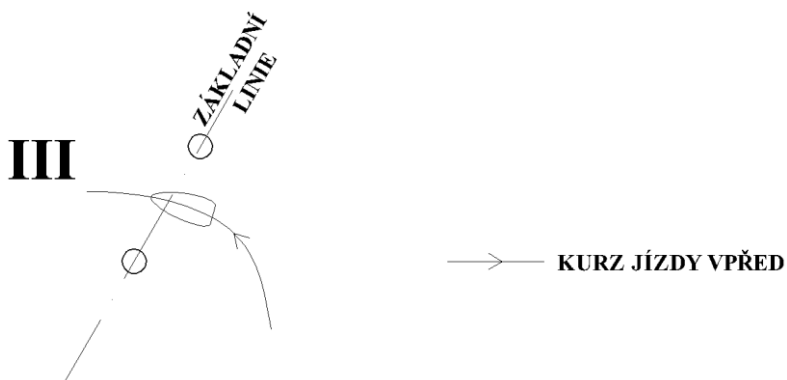
Poznámka č. 1 – Ve starších pravidlech se hovořilo o takzvaném zákazu vjezdu do trojúhelníku. Toto pravidlo již neexistuje a důležité pro najíždění do branky je vždy její základní linie. Základní linií branky, jak již bylo napsáno výše, je osa dvou bójí dané branky. Trojúhelník slouží pouze jako pomůcka pro stavbu slalomové trati.

Příloha č. 1 – Najíždění do branky

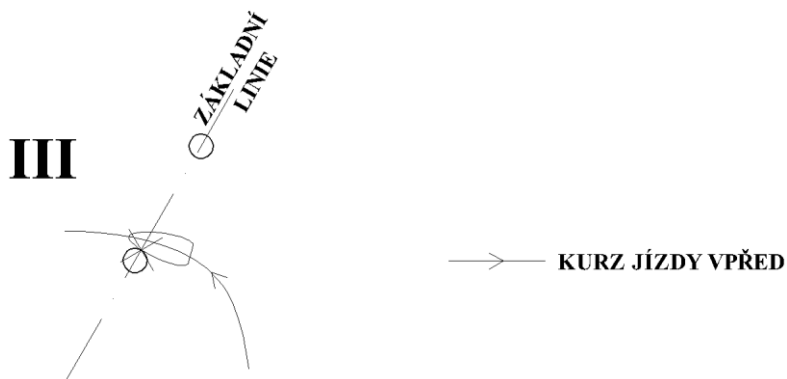
Model musí při průjezdu brankou protnout základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Na každou branku se smí najíždět pouze jednou, tj. model se nesmí zastavit, couvat a poté znovu najet, nesmí obkroužit kruh kolem vlastní osy a znovu najet a další.

Během provádění najíždění do branky mohou nastat následující typické situace:

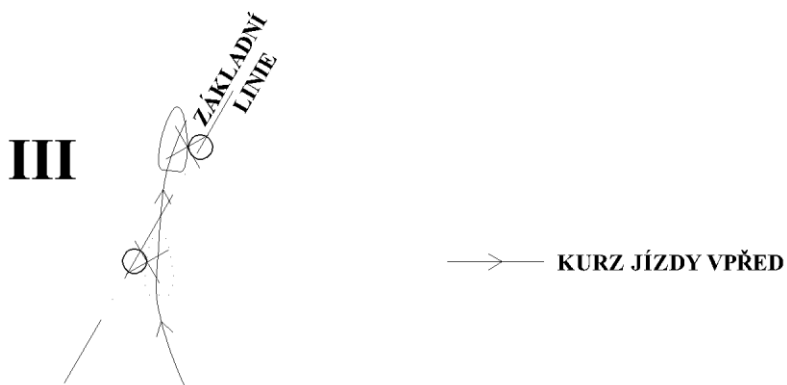
Obrázek č. 2 – Správně provedený průjezd brankou. Model protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Za tento průjezd se neodečítají žádné body.



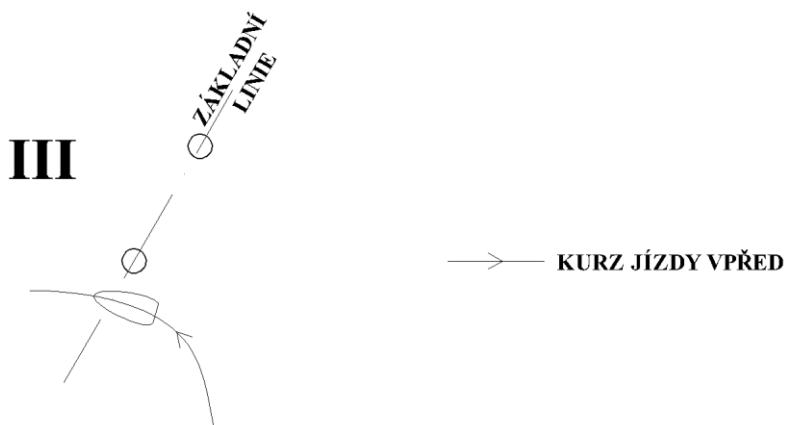
Obrázek č. 3 – Průjezd brankou s dotykem s bójí. Model projel ve správném směru branku, ale při průjezdu se fyzicky dotkl bóje. Za tento průjezd se odečítají body za dotek s bójí.



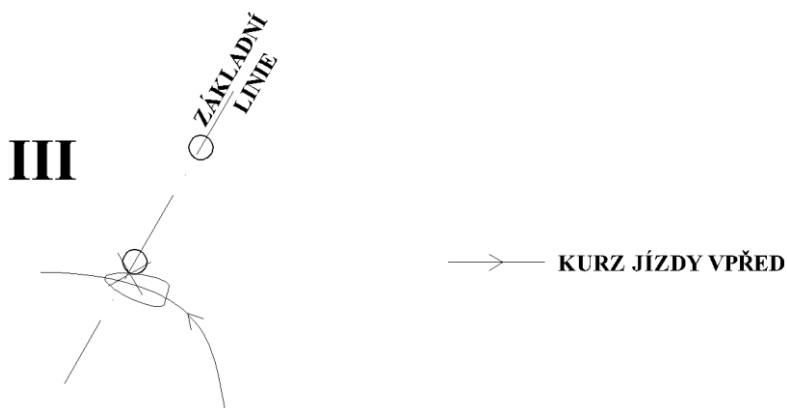
Obrázek č. 4 – Průjezd brankou s fyzickým dotykem obou bójí. Model projel ve správném směru branku, ale při průjezdu se fyzicky dotkl obou bójí. Za tento průjezd se odečítají body jen za jeden dotek s bójí.



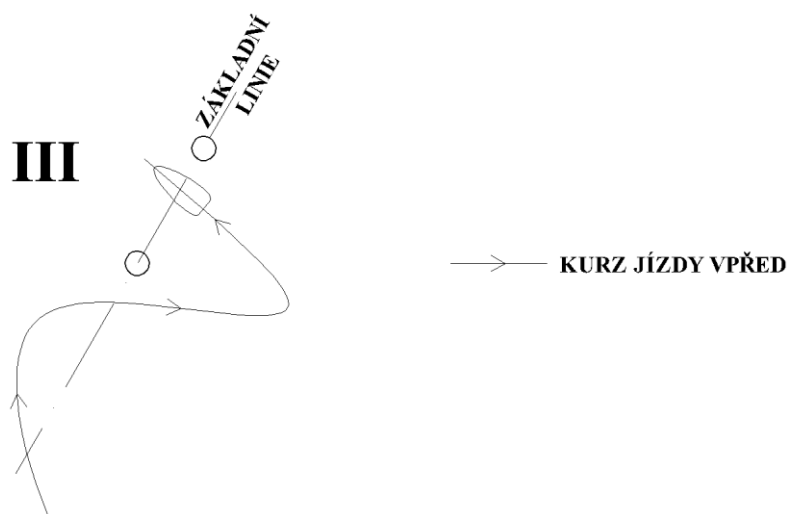
Obrázek č. 5 – Nesprávně provedený průjezd brankou. Model protnul základní linii branky z vnější strany. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.



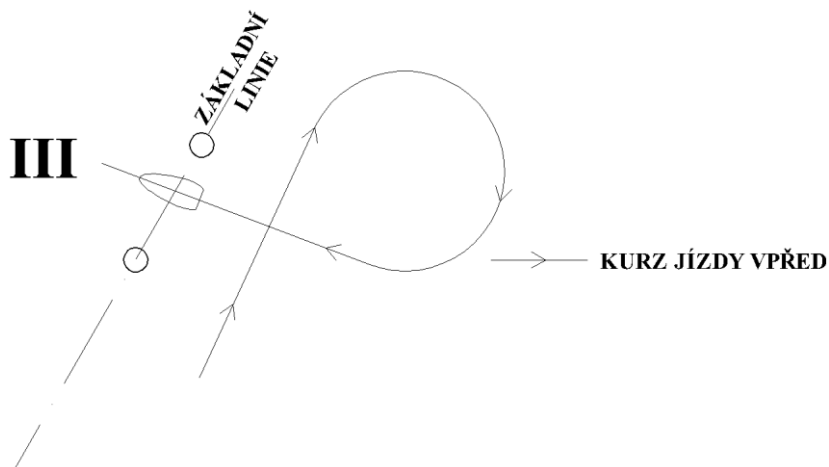
Obrázek č. 6 – Nesprávně provedený průjezd brankou. Model protnul základní linii branky z vnější strany a zároveň se fyzicky dotkl bóje. Za tento průjezd se odečítají body jen za neprojetí, nelze sčítat neprojetí a dotyk s bójí.



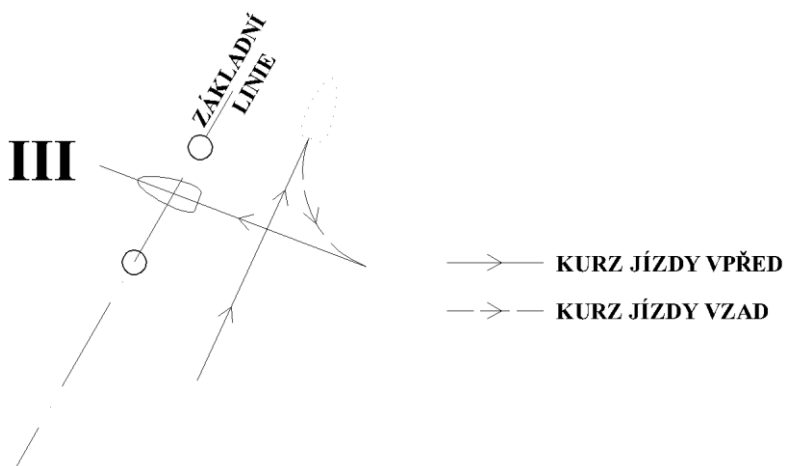
Obrázek č. 7 – Nesprávně provedený průjezd brankou. Model protnul základní linii branky z vnější strany a poté se vrátil zpět k najetí do branky. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.



Obrázek č. 8 – Nesprávně provedený průjezd brankou. Model se před brankou otočil o 360 stupňů a tím pádem provedl dvojitě najetí. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí. Toto pravidlo se netýká průjezdu poslední brankou.



Obrázek č. 9 – Nesprávně provedený průjezd brankou. Model se před brankou zastavil a couval a tím pádem provedl dvojitě najetí. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí. Toto pravidlo se netýká průjezdu poslední brankou.

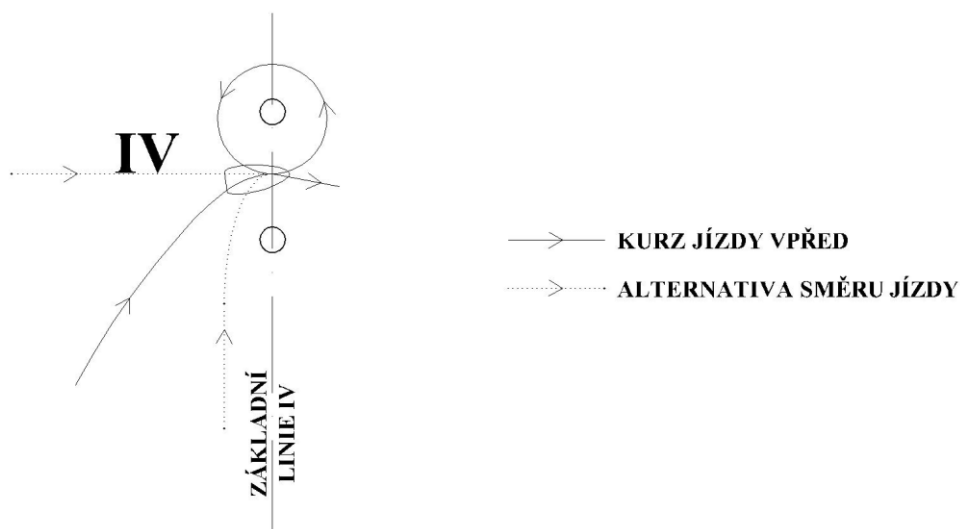


Příloha č. 2 – Najíždění do branky „horní“ branky č. IV

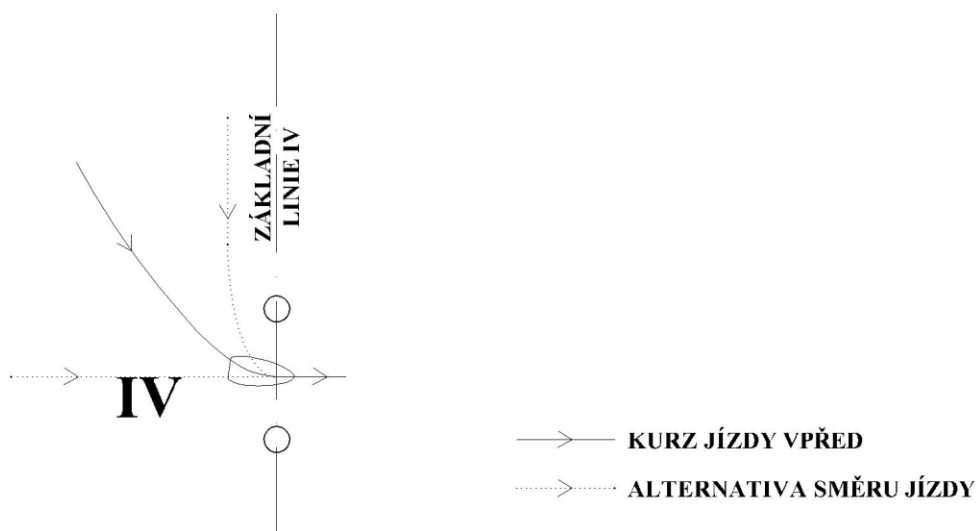
Branka č. IV se projíždí vždy dvakrát. Po prvním projetí musí být branka č. IV objeta vždy shora. Pokud závodník při prvním nájezdu chyboval ještě před průjezdem brankou, musí dokončit manévr, objet branku č. IV shora a pak teprve může pokračovat k druhému nájezdu. Model musí při průjezdu brankou protnout základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Na každou branku se smí najíždět pouze jednou, tj. model se nesmí zastavit, couvat a poté znovu najet, nesmí obkroužit kruh kolem vlastní osy a znovu najet a další.

Pro najíždění do branky č. IV. platí případy jako na OBRÁZKU č. 3, 4, 5, 6, 8 a 9 tohoto výkladu. Během najíždění do branky č. IV. mohou nastat další následující typické situace:

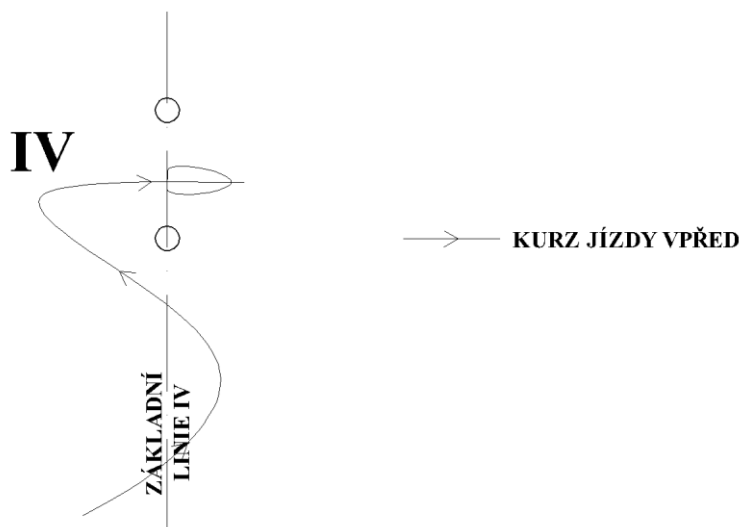
Obrázek č. 10 – Správně provedené první i druhé projetí brankou č. IV. Model protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Za tento průjezd se neodečítají žádné body.



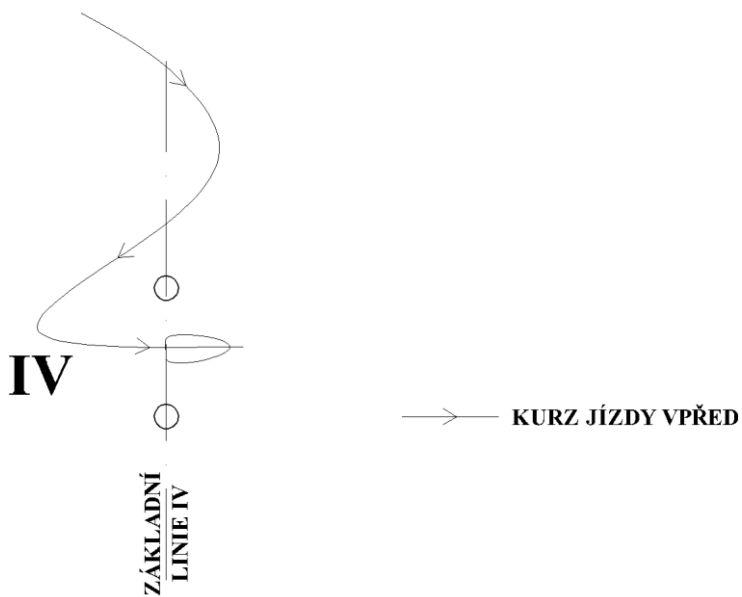
Obrázek č. 11 – Správně provedené první či druhé projetí brankou č. IV. Model protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Za tento průjezd se neodečítají žádné body.



Obrázek č. 12 – Nesprávně provedený průjezd brankou č. IV. Model protnul základní linii branky z vnější strany a poté se vrátil zpět k najetí do branky. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.



Obrázek č. 13 – Nesprávně provedený průjezd brankou č. IV. Model protnul základní linii branky z vnější strany a poté se vrátil zpět k najetí do branky. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.

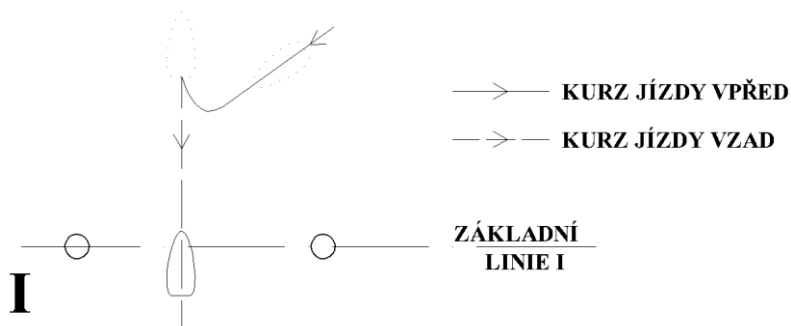


Příloha č. 3 – Couvání do poslední branky

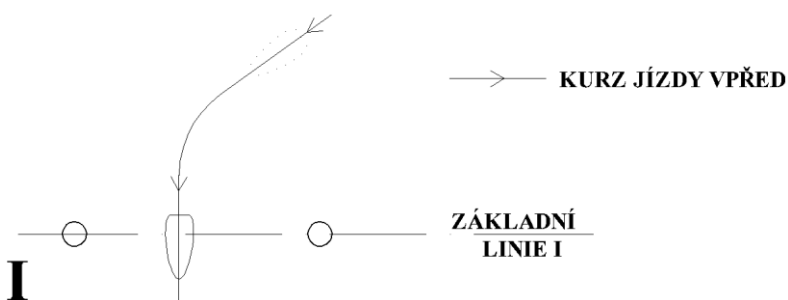
Poslední branka se musí vždy projet pozadu. Zád' lodi musí vždy jako první protnout základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi) nežli bok či příď. Do poslední branky se smí najíždět i vícekrát. Jakmile model započne couvací manévr a při něm protne základní linii, tak se již nesmí vrátit zpět, branka by byla považována za neprojetou (viz. OBRÁZEK č. 17, 18 a 19). Pokud se model při vícenásobném najíždění dotknul bóje, avšak neprotnul základní linii, může svůj pokus opakovat znovu s tím, že již mu budou odečteny 4 body. Více dotyků při couvání do poslední branky se nesčítá.

Pro najíždění do poslední branky platí případy jako na OBRÁZKU č. 3, 4, 6 a 7 tohoto výkladu, ovšem samozřejmě s pohybem modelu vzad. Během najíždění do poslední branky mohou nastat další následující typické situace:

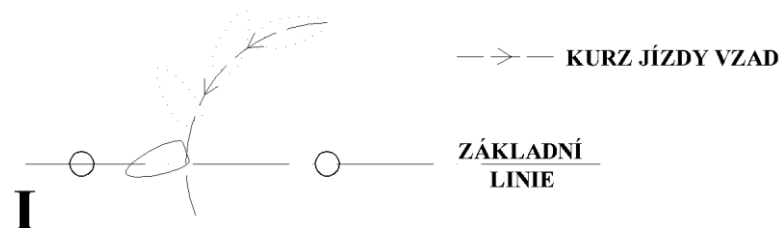
Obrázek č. 14 – Správně provedené couvání do poslední branky. Model protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Za tento průjezd se odečítají žádné body.



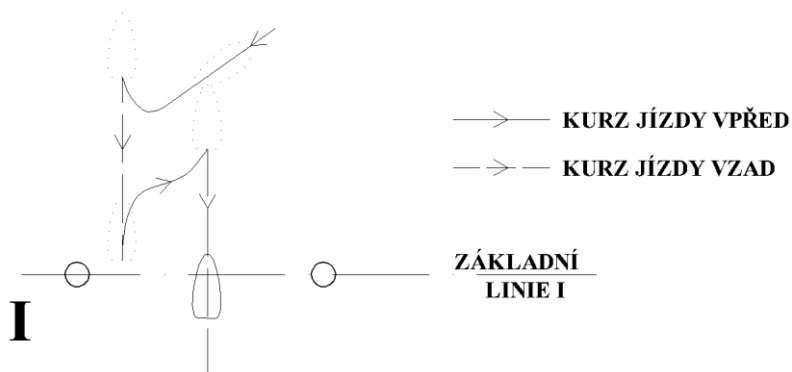
Obrázek č. 15 – Nesprávně provedené couvání do poslední branky. Model sice protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi), ale při jízdě dopředu. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.



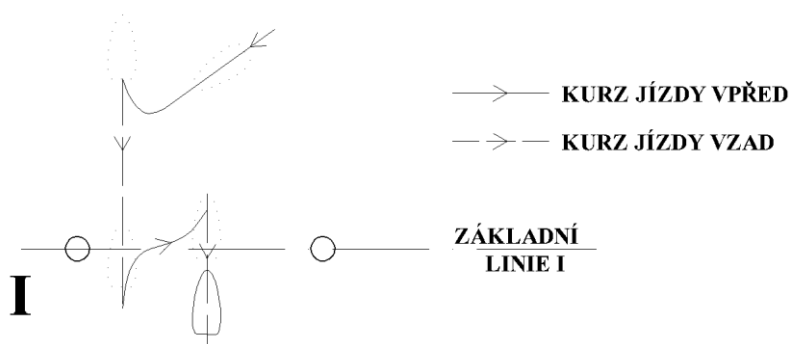
Obrázek č. 16 – Nesprávně provedené couvání do poslední branky. Model sice protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi), ale příď či bok lodi ji protnuli dříve nežli zád'. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí.



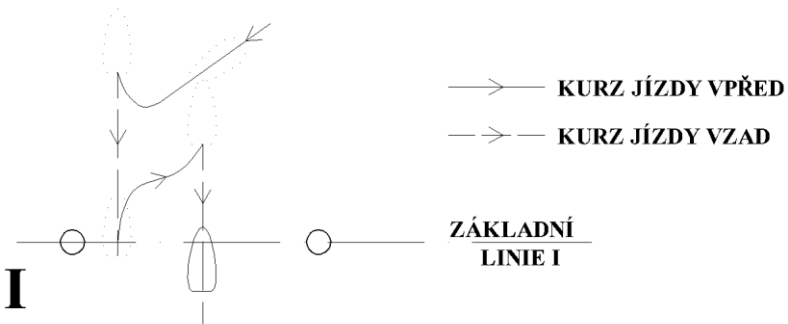
Obrázek č. 17 – Správně provedené couvání do poslední branky. Model sice dvakrát najížděl, ale při prvním najetí neprotnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi), při druhém již provedl couvání v pořádku. Za tento průjezd se neodečítají žádné body.



Obrázek č. 18 – Nesprávně provedené couvání do poslední branky. Model sice dvakrát najížděl, ale při opakovaném najetí nevyjel ze základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi). Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí, model nesmí při započetí couvání skrz základní linii branky ani na chvíli provést dopředný pohyb.



Obrázek č. 19 – Nesprávně provedené couvání do poslední branky. Model sice protnul základní linii branky z vnitřní strany (uvnitř mezi bójemi), ale opět provedl dopředný pohyb. Za tento průjezd se odečítají body za neprojetí, model nesmí při započetí couvání skrz základní linii branky ani na chvíli provést dopředný pohyb.



Poznámka č. 2 – Tyto schémata byla vyhotovena pro couvání do poslední branky ve směru zprava. Pro couvání do poslední branky ve směru zleva jsou tyto obrázky totožné, jen v zrcadlovém provedení.

Příloha č. 4 – Přistávací manévr

Závodník musí provést přistávací manévr s modelem tak, aby se nedotkl konstrukce doku z venku, přistávacího obdélníku zevnitř ani zvenku a dorazové latě a zároveň nevyjel z měřicího obdélníku. Za dotek se považuje jakýkoliv fyzický kontakt a také pŕodorysný pŕesah modelu nebo jeho částí (i pohyblivých částí jako pneumatiky, sítě, ráhna, atd) pŕes výše jmenované konstrukce a dorazovou lať. Než model vjede do měřicího obdélníku (jakákoliv pŕíďová konstrukce modelu nad ponorem), může model do přistávacího obdélníku vjíždět kolikrát chce. Pokud se však model při tomto manévru dotkne přistávacího obdélníku, tak se mu získané dotyky neruší. Po vjetí do měřicího obdélníku musí závodník zvolat "STOP" a zvednout ruce. Od tohoto momentu již nesmí být model ovlivňován závodníkem. V momentě zvolání "STOP" musí být model v klidu a nesmí jevit známky pohybu. Model by neměl jevit známky pohybu během následujících 3 vteřin po zvolání "STOP" a během tohoto času nesmí opustit přistávací obdélník. Pokud model v momentě zvolání "STOP" byl v klidu a stál a poté se pohnul díky nepŕíznivým podmínkám (vítr, proudění vody, ...), avšak se nedotkl stěn přistávacího obdélníku a dorazové latě a také tento prostor neopustil, tak je tento manévr posuzován jako správný. Model může vjet do přistávacího obdélníku zleva i zprava.

Šířka přistávacího obdélníku je dána formulí: šířka modelu + 200 mm = šířka doku v mm. Šířka modelu se měří v nejširším místě modelu. Do šířky musí být započteny všechny prvky pevně spjaté s modelem (nepočítají se pneumatiky, sítě, ráhna, atd). Délka přistávacího obdélníku je 2 m. Délka měřicího obdélníku, který je součástí přistávacího obdélníku, je 500mm a je uvedena v TABULCE č. 2.

Když model vyjede z měřicího obdélníku (jakákoliv pŕíďová konstrukce modelu nad ponorem), tak se odečítá 10 bodů. Pokud závodník neprovede zvolání "STOP" či nezvedne ruce, odečítá se 5 bodů. Pokud závodník po zvolání "STOP" nadále ovládá model, odečítá se 5 bodů. Pokud model při zvolání "STOP" jevil známky pohybu nebo se během 3 vteřin pohyboval bez zapŕíčinění nepŕíznivých vlivů, odečítá se 5 bodů. Pokud se model dotkne konstrukce doku či přistávacího obdélníku, odečítá se 5 bodů. Když se model dotkne, ale neposune dorazovou lať, odečítá se 5 bodů. Když ale model posune dorazovou lať, tím pádem vyjede z měřicího obdélníku, tak se odečítá 10 bodů. Za více dotyků na jedné straně totožné konstrukce, napŕ. na levé straně přistávacího obdélníku či doku zvenčí, se dotyky nesčítají, ale počítají se jako jeden. Pokud model či závodník poruší více pravidel výše zmíněných, trestné body se sčítají, avšak maximálně lze za přistávací manévr odečíst 10 bodů.

Za dotek se a zároveň penalizaci se nepovažuje kontakt modelu s přistávacím můstkem (molem) či břehem, avšak nesmí dojít ke kontaktu modelu se závodníkem, pomocníkem, atd., v tom pŕípadě je jízda ukončena a za přistávací manévr se odečítá 10 bodů.

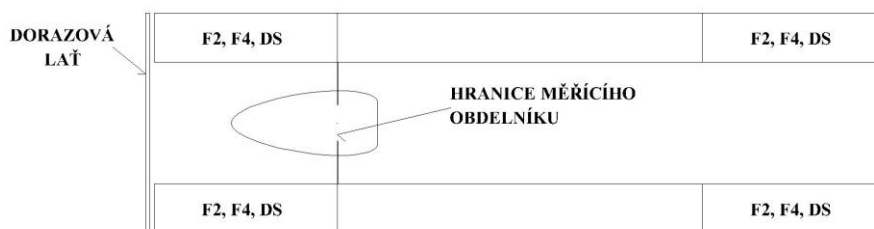
Pro regulérnost soutěže musí být posuzovány všechny přistávací manévry v jedné třídě pouze jedním rozhodčím, nejlépe vedoucím startoviště. V závažném pŕípadě je možné zastoupení rozhodčím ze stejného startoviště.

Během přistávacího manévru mohou nastat následující typické situace:

Tabulka č. 2 – Rozdělení délky měřicího obdélníku podle jednotlivých tříd.

Délka měřicího obdélníku	Přehled tříd
500 mm	F2, F4, F - DS

Obrázek č. 20 – Správně provedený přistávací manévr. Model se nedotkl žádné konstrukce a během 3 vteřin zůstal v klidu stát v měřicím obdélníku.



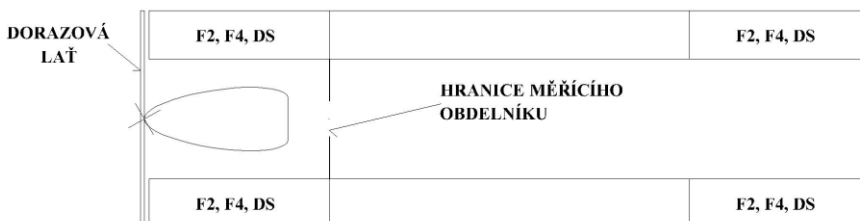
Obrázek č. 21 – Nesprávně provedený přistávací manévř. Model se na jedné straně dotkl přistávacího obdélníku. Více dotyků na jedné straně se nesčítá. Tento přistávací manévř bude ohodnocen 5 minusovými body.



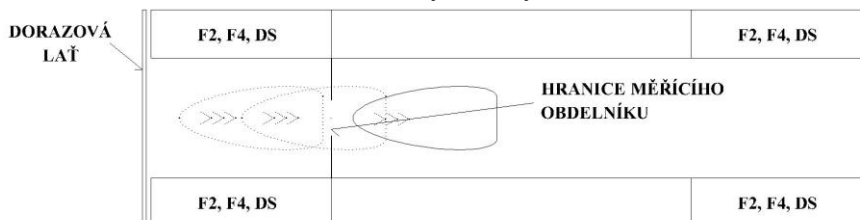
Obrázek č. 22 – Nesprávně provedený přistávací manévř. Model se na obou stranách dotkl přistávacího obdélníku. Tento přistávací manévř bude ohodnocen 10 minusovými body.



Obrázek č. 23 – Nesprávně provedený přistávací manévř. V tomto případě mohly nastat dvě situace. V prvním případě se model dotkl dorazové lať, ale neposunul jí, a tím pádem bude manévř ohodnocen 5 minusovými body. V druhém případě model posunul dorazovou lať a tím pádem vyjel z měřicího obdélníku a manévř bude ohodnocen 10 minusovými body.



Obrázek č. 24 – Nesprávně provedený přistávací manévř. Model vyjel z měřicího obdélníku. Tento přistávací manévř bude ohodnocen 10 minusovými body.



Poznámka č. 3 – Tyto schémata byla vyhotovena pro přistávací manévř ve směru zprava. Pro přistávací manévř zleva jsou tyto obrázky totožné, jen v zrcadlovém provedení.

Poznámka č. 4 – Rozhodčí by měli brát více v potaz nepříznivé vlivy při přistávacím manévřu. Pokud model zastaví a například po jedné vteřině se začne pohybovat, tak to určitě není zapříčiněno závodníkem, ale nepříznivými počasí. Něco jiného je, když model přijede větší rychlostí do přistávacího obdélníku, rychle zastaví a jeho vlastní setrvačná síla ho ihned rozpohybuje.

Příloha č. 5 – Provádění rozjížděk

Pokud mají závodníci na prvním až třetím místě stejný počet bodů a nejhorší jízda nerozhodne, tak přichází na řadu rozjíždky. Rozjíždky se provádí až do té doby, dokud není rozhodnuto o konečném pořadí na prvním až třetím místě. První rozjíždka se pojede na klasické slalomové trati, ale v zrcadlovém provedení, tedy začíná brankami č. I, V, IV atd. Pokud nerozhodne první rozjíždka, stanoví hlavní rozhodčí trať a podmínky projíždění podle svého nejlepšího uvážení.