

Logo klubu  
Organizatora

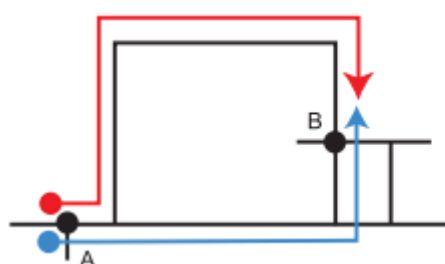


## KRÓTKIE SZKOLENIE PRZEDRAJDOWE

### XVI Rajd Pożegnanie Lata

1. Pierwszy i drugi odcinek składają się na rundę OPZT i MMM, będą opisane itinererem strzałkowym, schematycznym.
2. Trzeci odcinek będzie wchodził do klasyfikacji TJnO, będzie to odcinek szkoleniowy, dla osób które chciałyby zgłębiać tajemnice nawigacji – motywem przewodnim będzie jazda po Ślepej Mapie. Poniżej zapraszamy do lektury wyjaśniającej, w jaki sposób należy pokonywać polecenia:

- a)** Pamiętajmy, że nadrzędnym założeniem rajdów nawigacyjnych jest planowanie najkrótszej drogi po mapie, aby móc zrealizować kolejne polecenie.

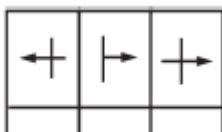


W tym przykładzie linią niebieską zaznaczono dobry wybór trasy przejazdu, natomiast czerwona linia pokazuje o wiele dłuższą trasę.

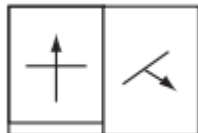
Przy jeździe mapowej zawsze wybieramy najkrótszą trasę wynikającą z mapy, przy wyznaczaniu przejazdu której:

- należy uwzględnić wszystkie występujące strzałki kierunkowe, punkty i ich detale, lupy oraz **constanse mapowe**;
- nie dopuszcza się zawracania „w miejscu”, na skrzyżowaniach i drogach bez dalszej komunikacji;
- nie należy pamiętać o występujących, napotkanych w naturze ograniczeniach ruchu drogowego. W miejscu napotkanego na trasie przejazdu ograniczenia ruchu drogowego, uniemożliwiającego kontynuowanie uprzednio wytyczonej trasy należy zaplanować nową, najkrótszą trasę przejazdu do zadanego punktu z uwzględnieniem ostatniego ograniczenia

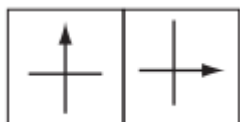
- b)** Pamiętajmy, że w turystyce i nawigacji możemy spotkać się z kilkoma rodzajami zapisów:
1. Z polecenia realnego jedź realnie do polecenia realnego (typowy zapis turystyczny) – nie patrzymy na żadne ograniczenia mapowe:



2. Z polecenia realnego jedź realnie do polecenia mapowego – szukamy na mapie gdzie jesteśmy i gdzie najbliższym jest skrzyżowanie na mapie odpowiadające temu w kratce – pamiętajmy, że kratka mapowa (taka jak ta poniżej) jest **zorientowana względem północy**, tak więc nasze skrzyżowanie to musi być wykonanie azymutu z AZ30 (lub AZ220 – ta kratka nie oznacza, że jedziemy „od dołu”) na AZ115 (mniej więcej ☺). Dodatkowo jedziemy do tego skrzyżowania z natury, więc nie interesują nas żadne ograniczenia mapowe (strzałki, constanse mapowe, itp.):



3. Z polecenia mapowego jedź realnie do polecenia mapowego – taka sama zasada jak wyżej, nasze skrzyżowania są zorientowane względem północy i jedziemy do nich zasadami jazdy z natury, nie uwzględniając ograniczeń mapowych:



4. Z polecenia mapowego jedź mapowo do polecenia mapowego – najbardziej popularny zapis w nawigacji. Z miejsca gdzie jesteśmy (punkt A), jedziemy najkrótszą drogą (uwzględniając tylko te drogi, które mamy na mapie, nie w GPS!) do kolejnego polecenia z itinerera. Uwzględniamy wszystkie ograniczenia, które pojawiają się na mapie (na przykład strzałki, constanse mapowe):

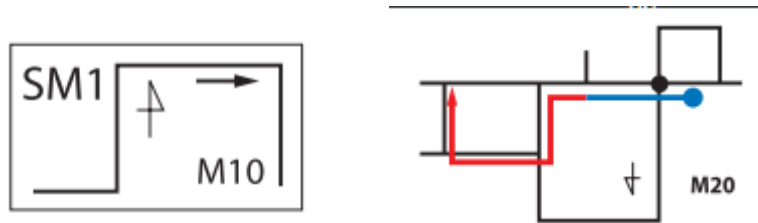


5. Z polecenia realnego jedź mapowo do polecenia mapowego – również popularny zapis w nawigacji, po dojechaniu do pełnego skrzyżowania realnie, odnajdujemy się gdzie jesteśmy na mapie i planujemy uwzględniając wszystkie ograniczenia mapowe, dojazd do najbliższego miejsca na mapie, gdzie wykonamy kolejne polecenie z itinerera – ponownie zaznaczam, kratka mapowa jest zorientowana względem północy!



- c) Pamiętajmy, że każda mapa (w tym również ślepa mapa) musi zawierać następujące elementy: **narysowane drogi, skalę, kierunek północy**. Jeśli nie ma narysowanego na mapie kierunku magnetycznego, przyjmuje się, że północ biegnie od dołu do góry i równoległą do pionowego boku kratki kartki itinerera. Jest to o tyle ważne, że gdy Ślepa Mapa i Mapa, po której mamy dojechać do Ślepej Mapy, mają różne cechy, należy je

sprowadzić do wspólnego mianownika (czyli należy Ślepą Mapę nanieść na materiał topograficzny w odpowiedniej skali i odpowiednio zorientowany magnetycznie) aby móc odnaleźć miejsce, gdzie Ślepą Mapę możemy wykonać:



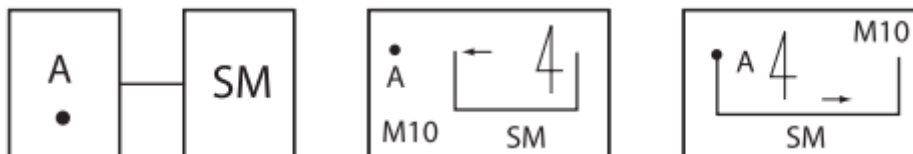
- d) Definicja Ślepej Mapy: Ślepa mapa jest graficznym odwzorowaniem trasy przejazdu. Może być kreślona z zaznaczeniem wszystkich skrzyżowań lub bez nich. SM nie może być linią zamkniętą, a minimalna długość rysunku SM w itinererze nie może być mniejsza niż 20 mm, bez względu na wielkość zastosowanej skali.

Przykłady SM:



Wiemy, w którą stronę przejechać Ślepą Mapę dzięki strzałce wjazdowej, strzałce kierunkowej, lub wyjazdowej. Jeśli jest strzałka wjazdowa lub wyjazdowa, wiemy z której drogi wjechać na SM lub którą drogą z niego wyjechać – SM nie jest ukończony, dopóki nie wyjedzie się z niego w kierunku wskazanym przez strzałkę wyjazdową.

- e) Ślepa mapa może być umiejscowiona punktem na materiale topograficznym, jeśli dojazd do niej następuje po tym materiale. Jeśli SM zaczyna się lub kończy w punkcie, punkt ten musi być umieszczony na SM.



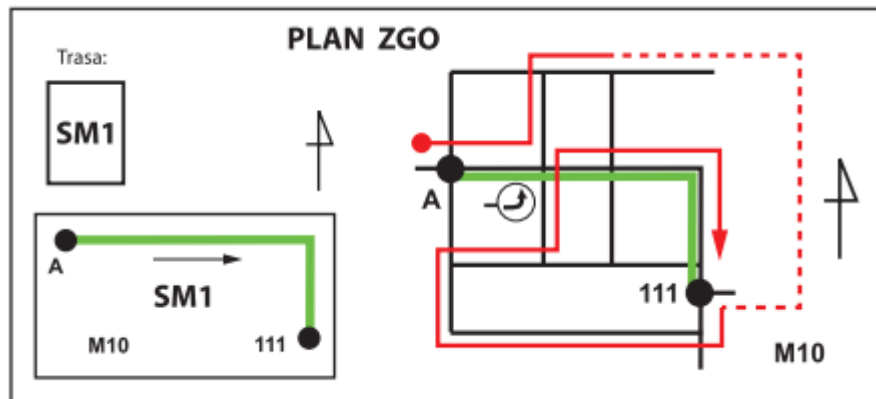
Jeśli przejazd po SM prowadzi przez punkt umieszczony na materiałach topograficznych, a nie pokazany na SM, to podczas przejazdu **nie uwzględnia się jego występowania** oraz wszystkich warunków jemu przypisanych (detalu, strzałek kierunkowych, lupy, constansu w punkcie).

- f) Jeżeli podczas przejazdu SM, na skutek polecenia organizatora (np. constansu) lub sytuacji drogowej (np. nakazu lub zakazu jazdy), musimy opuścić SM, to należy powrócić najkrótszą drogą w miejsce opuszczenia SM i kontynuować jazdę do końca SM, zachowując dwie zasady:
- przejazd powrotny realizujemy za pomocą mapy podstawowej, jednoznacznie wskazanego materiału topograficznego lub wg innego nakazu organizatora;
  - przejazd powrotny nie może przebiegać po trasie SM a może tylko ją przecinać.

Ulubionym urozmaicheniem przejazdu trasy bywa przeszkadzanie w przejeździe SM przez zastosowanie constansu lub poprowadzenie SM w taki sposób, że konieczne jest **opuszczenie trasy SM**. Twoim zadaniem, po wymuszonym opuszczeniu ślepej mapy, jest powrót najkrótszą drogą do miejsca opuszczenia SM i dokończenie przejazdu po ślepej mapie.

Powrót na SM kieruje się określonymi prawami: Nie wolno wracać do opuszczonego SM po trasie, po której ta SM przebiega. I nie ma znaczenia czy jest to już pokonana część SM, czy część którą należy jeszcze wykonać. Dozwolone jest natomiast przecięcie trasy SM. Kolejną ważną zasadą jest to, że jeżeli nie ma jednoznacznie wskazanego materiału topograficznego to wracasz na SM korzystając z mapy podstawowej.

- g) **Zwróćcie uwagę** (nie tylko podczas wykonywania SM, ale ogólnie w nawigacji), że czasami autor może zaplanować „wyrzucenie z mapy” – wtedy należy kontynuować jazdę z natury, zachowując zasady jazdy prosto lub po „kielbasie”:



- h) Constans mapowy – **uwzględniaj** przy planowaniu najkrótszej drogi, tak samo uwzględniaj strzałki kierunkowe i wymuszenia mapowe. Nie uwzględnia się przy planowaniu tylko rzeczy, których nie ma na mapie (np. wiemy, że będzie zakaz skrętu w prawo – nie pamiętamy o tym, nawet jeśli wiemy, że to jest autostrada i biegnie pod prąd!)

i) **2.6.2. Przejazd z wykorzystaniem materiału topograficznego (mapowy).**

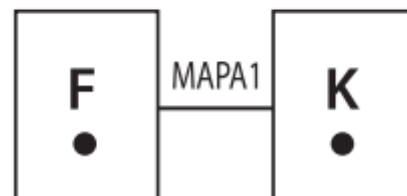
W przejeździe z wykorzystaniem materiału topograficznego kolejność manewrów jest przedstawiona w formie ciągu krutek połączonych linią poziomą (rys. 4). Jeżeli nad linią poziomą łączącą kratki itinerera nie ma nazwy mapy, polecenia itinerera realizujemy posługując się mapą podstawową. Jeżeli w materiałach użytych jest więcej niż jedna mapa, nad kreską łączącą kratki itinerera podaje się nazwę mapy wg której realizowane są polecenia itinerera (rys. 5).

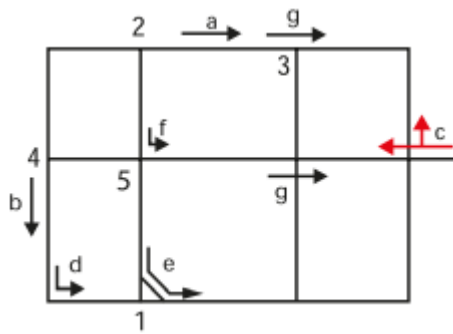


j) **5.3. Strzałki kierunkowe.**

Na materiałach topograficznych mogą występować strzałki kierunkowe określające sposób przejazdu danego fragmentu trasy, z uwzględnieniem następujących zasad:

- strzałki mają znaczenie mapowe, należy się do nich stosować planując przejazd po mapie;
- strzałka kierunkowa biegnąca wzdłuż odcinka pomiędzy skrzyżowaniami (a, b, d) określa dozwolony kierunek jazdy na tym odcinku;
- strzałka kierunkowa biegnąca przez skrzyżowanie, nakazuje wykonanie na tym skrzyżowaniu manewru zadanego kierunkiem strzałki, lecz tylko w tym momencie, gdy zaplanowany najazd następuje zgodnie z kierunkiem jej przebiegu (e, f, g);
- znaczenie strzałek jest niezmiennie, tj. strzałka oznaczająca drogę jednokierunkową nie może stać się strzałką oznaczającą przejazd przez skrzyżowanie i na odwrót;
- na skrzyżowaniu mapowym ze strzałką nie ma prawa zmienić się typ itinerera (zadania), tj. manewr mapowy – manewr realny; ślepa mapa – mapa; wyjazd ze skrzyżowania – plan; zmiana mapy itp.;
- minimalna długość strzałki wynosi 5 mm;
- w przypadkach uzasadnionych graficznie strzałka kierunkowa może dotyczyć więcej niż jednego skrzyżowania (e);
- niedopuszczalne jest oznaczenie manewru za pomocą zapisu strzałek połączonych (c).





**Objaśnienia** do rysunku na stronie 46:

- a:** droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 2 do 3;
- b, d:** droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 4 do 1;
- c:** niedopuszczalne oznaczenie manewru;
- e:** nakaz jazdy przez skrzyżowania najeżdżając od 5 – strzałka kierunkowa obejmująca dwa skrzyżowania (**stosowana w przypadkach uzasadnionych graficznie**);
- f:** nakaz skrętu na skrzyżowaniu 5 najeżdżając od 2;
- g:** nakaz jazdy na skrzyżowaniu najeżdżając od 5 (na górze rysunku od 2).