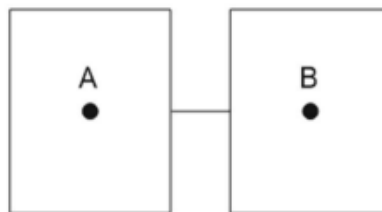


Dzień dobry!

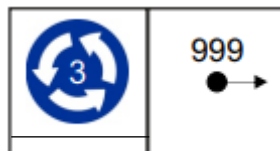
Już za kilka dni widzimy się na rajdzie św. Krzysztofa w Mosinie, który będzie kolejną rundą z cyklu TJnO. Podczas tej rundy będziecie mogli zapoznać się z kilkoma zasadami, które są powszechnie stosowane w imprezach nawigacyjnych. Dzisiaj chcielibyśmy przybliżyć Wam tematykę, z którą będziecie mogli się spotkać podczas pokonywania odcinków drogowych.

Cykl Turystycznej Jazdy na Orientację (w skrócie TJnO) charakteryzuje się włączaniem coraz to bardziej skomplikowanych „myków”, które stosujemy w rajdach nawigacyjnych – od pierwszej rundy do teraz zawodnicy mogli zapoznać się z niektórymi zagadnieniami, które pojawiają się również w niedzielę. Zróbmy więc małe podsumowanie:

1. Pamiętajcie, że podstawową zasadą w nawigacji jest planowanie trasy od jednego polecenia w itinererze do drugiego najkrótszą możliwą trasą (najkrótszą na mapie, którą otrzymujecie od organizatora. Autor niedzielnej trasy jest leniem i nie chciało mu – jej – się rysować wszystkich dróg, które istnieją w rzeczywistości). Czyli tak należy robić, gdy widzicie takie łączenie w itinererze:

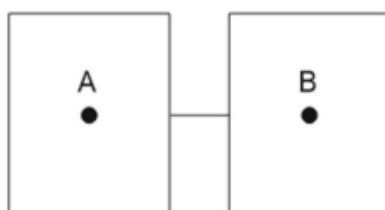


2. Pamiętajcie, że autor trasy może chcieć abyście zaplanowali dojazd do polecenia mapowego po mapie... lub chce, abyście do kolejnego polecenia dojechali z natury (czyli zgodnie z zasadą, którą znacie z turystyki – prosto albo po drodze głównej, inaczej mówiąc „po kiełbasie”). Jeśli tego autor będzie od Was oczekiwał, zapisze to w itinererze w następujący sposób:

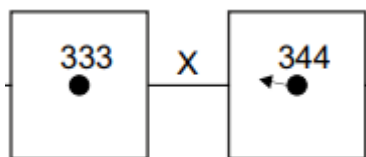


3. Pamiętajcie, że na każdym odcinku możecie otrzymać nieskończenie wiele materiałów topograficznych – jeśli dwa materiały noszą taką samą nazwę (np. mapa podstawowa – nie zmieściła się narysowana „ciągiem”, została więc pocięta na kilka części aby zmieścić się na kartce) – muszą mieć w tym samym miejscu punkty, te same drogi, te same strzałki jednokierunkowe i przerzucające. Jeśli jednak dwa materiały topograficzne mają różne nazwy (np. mapa podstawowa i plan X) – te dwie mapy mogą różnić się między sobą, a Wy musicie uważnie pilnować po jakim materiale topograficznym macie jechać w danym momencie. Oto jak autor zaznacza, po jakim materiale topograficznym macie się poruszać:

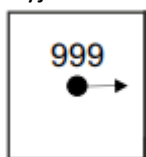
- a) Mapa podstawowa:



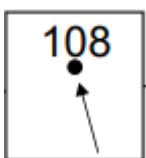
b) Plan X:



4. Najazd lub wyjazd z punktu – na trasie rajdu napotkacie w itinererze polecenia dojazdu do punktu z konkretnej strony. Jeśli kratka itinerera nie wskazuje inaczej, to kierunek północy jest skierowany od dołu do góry (czyli północ jest w górę). Strzałka dojazdu (lub wyjazdu z punktu) wskazuje z której strony świata mamy wjechać do punktu lub z niego wyjechać:

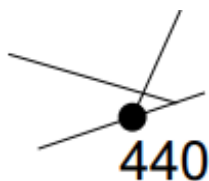


tu mamy wyjechać z punktu 999 w kierunku wschodu



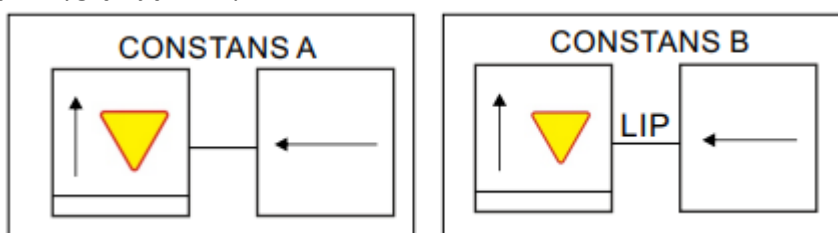
tu mamy dojechać do punktu 108 od południa

5. Pamiętajcie o tym, jak należy się zachować, gdy napotkacie constans realny! Podczas rajdu na każdym odcinku będziecie mieli kilka constansów, które będą obowiązywały na jakimś odcinku trasy (a w niektórych momentach będzie obowiązywało nawet kilka). Są to zazwyczaj (tak – zazwyczaj – o szczególnym przypadku, ale jakże często spotykam na rajdach nawigacyjnych, za chwilę napiszemy trochę więcej) typowe realne polecenia, takie jak na przykład „jak spotkasz znak USTĄP PIERWSZEŃSTWA to realnie skręć w prawo”. W takich sytuacjach należy odłożyć mapę na bok i po minięciu znaku trójkąta skrócić w pierwszą możliwą drogę w prawo a następnie wziąć do ręki mapę, zobaczyć gdzie nas wyrzuciło i ponownie zaplanować najkrótszą trasę do punktu, do którego zmierzaliśmy zanim napotkaliśmy constans. **Przed wszystkim pamiętajcie o jednym: constans (np. wspomniany USTĄP) możecie spotkać gdy już witaliście się z gąską, to jest przy skrzyżowaniu, na którym jest punkt, do którego planowaliście trasę. Niestety – spotkaliście realny constans, odkładacie mapę = nie ma Was na drodze mapowej, jesteście w realu i wracacie na mapę dopiero po wykonaniu polecenia constansu – czyli punkt nadal nie został osiągnięty. Wtedy należy zaplanować nową drogę do punktu pamiętając ostatnie wyrzucenie – w tym przypadku nieszczęsny znak USTĄP PIERWSZEŃSTWA.**
6. Oprócz constansów realnych, w zapisach nawigacyjnych istnieje również constans mapowy. Podczas niedzielnych odcinków na pewno się z nimi spotkacie. Najczęściej constans mapowy dotyczy punktów, w których należy „coś” wykonać – np. „zawsze w punktach nieparzystych skręć w prawo”, „W punkcie 111 zawsze skręć w lewo” i tak dalej. Te constanse należy uwzględnić wyznaczając trasę po mapie – czyli np. mając constans „w punkcie 440 zawsze skręć w prawo”, nie możecie najechać na punkt 440 od takiej strony, z której nie da się wyjechać w prawo. Przykład takiej sytuacji poniżej:



Tu możemy dojechać albo od północy (od góry), albo od wschodu (czyli od prawej strony do lewej) – wtedy w punkcie 440 jesteście w stanie wykonać prawo. Jadąc od zachodu (od lewej do prawej) w punkcie 440 można jechać albo prosto albo w lewo – nie ma możliwości wykonania constansu.

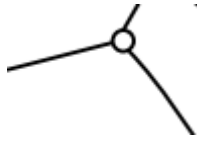
7. Wróćmy do punktu nr 4, gdzie pisaliśmy, że zazwyczaj constanse są zwykłe realne – realna sytuacja, którą napotykamy i przerywa manewr, po czym realny manewr do wykonania... cóż. Istnieje jeszcze jeden rodzaj constansów, który autor trasy nazywa „realno-mapowy”. Ten rodzaj polega na tym, że spotykacie sytuację realną (trzymajmy się przykładu z punktu 4 – niech to będzie znak USTĄP PIERWSZENSTWA), po której minięciu macie wykonać manewr mapowy. Moglibyśmy mocniej wejść w szczegóły, ponieważ jak już wiecie do sytuacji mapowych można jechać albo realnie albo planować je po mapie... Na rajdzie spotkacie się tylko z sytuacją, że po minięciu sytuacji realnej (zapewne jakiegoś znaku drogowego), będziecie musieli po odpowiednim materiale topograficznym zaplanować i wykonać dojazd do sytuacji mapowej. Poniżej pokazujemy jak wyglądają takie polecenia:



Co ważne, widzicie tutaj dwa constanse. Niby wyglądają identycznie, a jednak coś je różni... ☺ Tak, zgadza się! Jeden constans nakazuje nam po napotkaniu realnego znaku planować dojazd do lewo mapowego po mapie podstawowej, druga sytuacja każe planować po materiale topograficznym „LIP”! Pamiętajcie, że (tak jak na trasach turystycznych) manewry wykonujemy tylko na skrzyżowaniach, gdzie można dokonać wyboru. To oznacza, że jeśli na materiale topograficznym jest strzałka wymuszająca, to nie wykonacie na nim polecenia constansu.

Również istotne jest to, że od momentu jak spotkacie realny ustęp, aż do wykonania manewru w lewo (niezależnie na jakim materiale topograficznym byście nie byli), nie „zaliczycie” kratki, do której jechaliście. Czyli powtórka z punktu 4 – jeśli na skrzyżowaniu, na którym jest punkt, do którego chcieliśmy dojechać, jest constans, to nie udało nam się tego punktu osiągnąć i musimy szukać nowej drogi od innej strony niż w danym momencie przyjechaliśmy.

8. Podczas niedzielnego etapu TjNO, autorka tras będzie chciała też z zawodnikami przećwiczyć temat wypadania i nawiązywania się na mapie. Najprostszym przykładem aby to zobrazować jest rondo. Zobaczmy jak to może wyglądać:

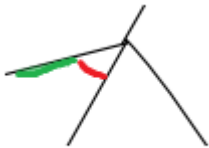


tu mamy narysowane rondo, czyli możemy sobie z każdej strony zaplanować przejazd do jakiegokolwiek zjazdu (z narysowanych oczywiście, przypominamy, że autorka jest leniwa i nie rysuje wszystkich dróg!). Jednak to samo miejsce może wyglądać inaczej:



i proszę bardzo. To samo skrzyżowanie (choć tutaj autorka dodała jeszcze jedną drogę...) tylko bez obrysowanego ronda. Co się wtedy dzieje?

Założmy, że jedziemy od zachodu, planujemy na tym skrzyżowaniu pojechać prosto:



wjechaliśmy na rondo, co nas wyrzuciło z planowanej drogi (czerwona kreska to fragment ronda, który przejechaliśmy). Co widzimy z tego miejsca? Przede wszystkim, że na mapie nie mamy drogi na wprost (czyli dalszej części ronda), a droga w lewo nie istnieje w rzeczywistości (no niestety, nie przejeździemy przez środek ronda). Pozostaje nam więc konieczność zjazdu w prawo (południowy-zachód) i na nowo zaplanowanie trasy do celu, do którego zmierzaliśmy.

Takie „akcje” dzieją się nie tylko na rondach. Patrzenie uważnie na kształty dróg. Na przykład na łuki, jak poniżej:



proste skrzyżowanie, prawda? Założmy, że jedziemy od zachodu i chcemy sobie spokojnie skrócić w prawo... i dojeżdżamy do skrzyżowania, a tam droga wygląda tak, jak zaznaczone na czerwono:



proszę bardzo. Wychodzi na to, że autorka zrobiła Wam numer – nie możecie wjechać w drogę, której nie ma na mapie, a tej czerwonej na mapie nie ma. Co robimy dalej? Stajemy i szukamy jak inaczej można dojechać do punktu, do którego się pierwotnie kierowaliście.

9. Przedostatnim zagadnieniem, które dzisiaj podsumowujemy, a które pojawi się w niedzielę, jest pojęcie LUPA. Autorka trasy zastosowała ten rodzaj zapisu, aby wszystko było dla zawodników jasne i czytelne. LUPA to przybliżenie materiału topograficznego – gdy jest za mało miejsca i niewyraźnie widać układ dróg, strzałki, gdzie leży punkt – autor trasy stosuje ten zabieg aby przejrzysto pokazać zawodnikom jak wygląda dane skrzyżowanie.

10. Ostatnim elementem, który do tej pory został omówiony w ramach cyklu rajdów TJnO w roku 2022, są strzałki (o których wspomnieliśmy też w poprzednim punkcie). Są dwa rodzaje strzałek nanoszone przez autorów tras na materiałach topograficznych: jednokierunkowe i wymuszające przejazd na danych skrzyżowaniach. O strzałkach (i innych podstawach, które dzisiaj podsumowaliśmy) bardzo przejrzyście napisali nasi koledzy z Automobilklubu Królewskiego przed poprzednią eliminacją TJnO. Odsyłamy Was do nich na stronę rajdu Buddy, gdzie możecie razem z przykładami i wskazówkami przeczytać o podstawowych zasadach nawigacyjnych – znajdziecie tam 5 lekcji przedrajdowych do ściągnięcia w plikach pdf.

https://ak-krolewski.pl/article/show_article/102

W następnej instrukcji zapraszamy na lekcje o Zintegrowanej Grupie Opisowej i sposobie wyznaczania punktów przez zawodników – taka jest bowiem tematyka niedzielnej edycji rajdu w ramach cyklu TJnO.