

# Lekcja nr 2

## Czyli „A miało być tak prosto... ale autor trasy zamieszał”

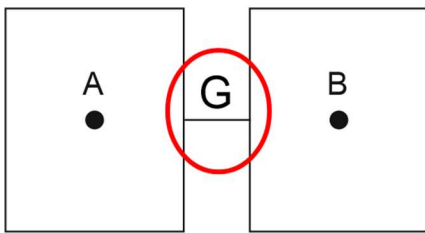
Witajcie ponownie!

Wczoraj było lekkie wprowadzenie, zatem wiecie już jak zaplanować sobie najkrótszą możliwą trasę. No ale wiemy doskonale wszyscy, że gdyby nie było „utrudnień” nie byłoby zabawy, zatem autor trasy z pewnością zechce co nieco zamieszać, a ma ku temu kilka narzędzi (nawet więcej niż kilka, ale na spokojnie – emocje trzeba dawkować więc ponownie skupimy się wyłącznie na tym, z czym będziecie mieli okazję się spotkać na Naszym odcinku).

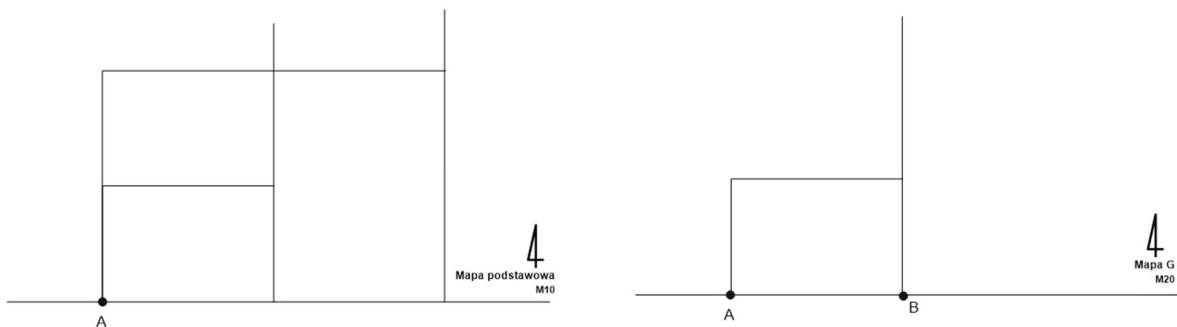
Podzielmy sobie zatem całość na konkretne narzędzia, aby każde z nich omówić, później przejdziemy do przykładów gdzie przyjdzie nam uwzględnić nieco więcej 😊 ale powolutku.

### 1. Różne skale map

To pierwsze i najprostsze z narzędzi, którymi autor zechce was zaskoczyć. Wczoraj omawialiśmy, że map może być więcej niż jedna, a informacja z której mapy powinniśmy korzystać musi być zawarta w materiałach (ta nazwa widniejąca nad łączącą kratki kreseczką).

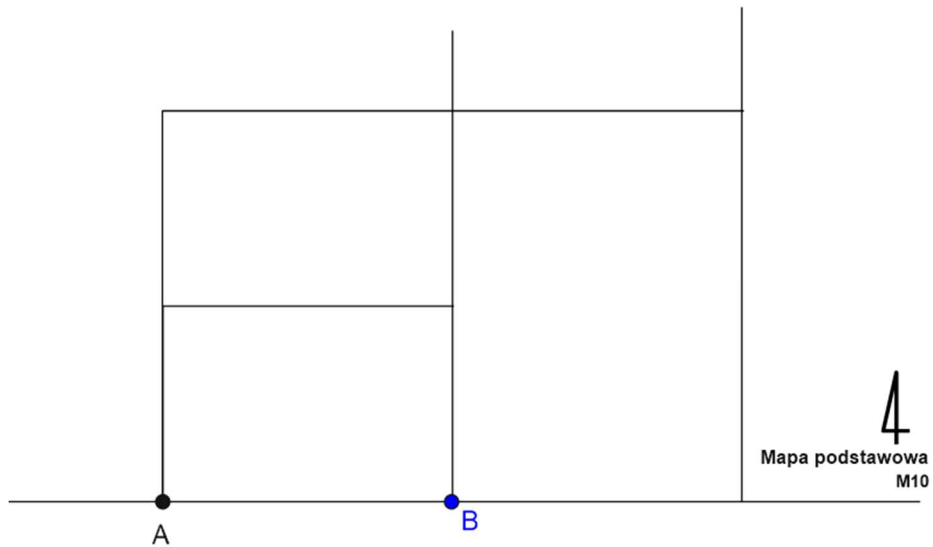


I tutaj rola pilota niezmiernie ważna – pilot obowiązkowo musi sprawdzić w jakiej skali jest dana mapa i poprawnie zmierzyć dystans pomiędzy manewrami. Może być bowiem sytuacja, że na mapie podstawowej skala będzie np. M10, na mapie G skala M20 – i jeśli na mapie G pomierzymy sobie niewłaściwą skalówką (tą, od M10) bardzo szybko możemy wylądować w „malinach”. Pół biedy jak nie będzie tam skrzyżowania, szybko się zorientujemy, ale zapewniam – na ogół znajdziemy tam skrzyżowanie, szczęśliwi wykonamy manewr a potem przy publikacji prawidłowych przejazdów, o zgrozo, klops....

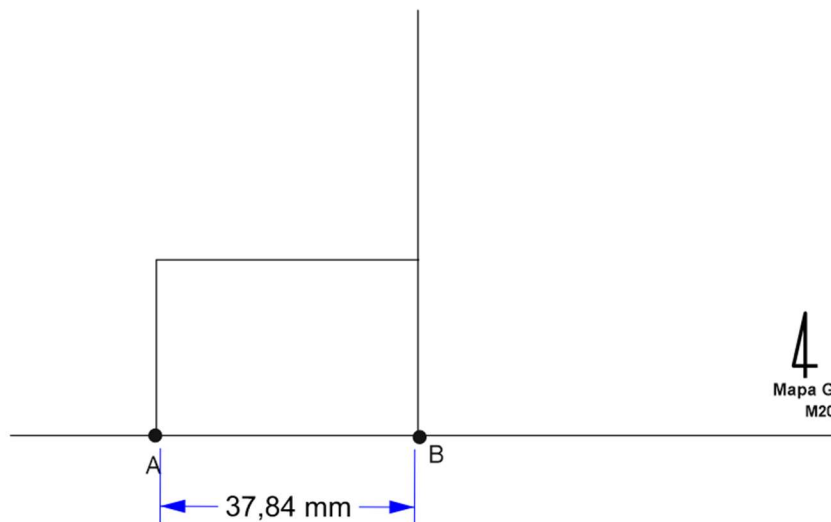


Powyżej mamy przykład dla naszych wcześniejszych krtek. Założmy, że mapa podstawowa odpowiada wszystkim drogom w rzeczywistości. Polecenie zaś nakazuje nam jechać po mapie „G”.

Jeśli nie weźmiemy pod uwagę skali mapy, to na oko jest to takie „podobne” i omyłkowo możemy uznać, że punkt B znajduje się tutaj:



A to zdecydowany błąd, teraz pomierzmy dokładnie odległość na mapie G.



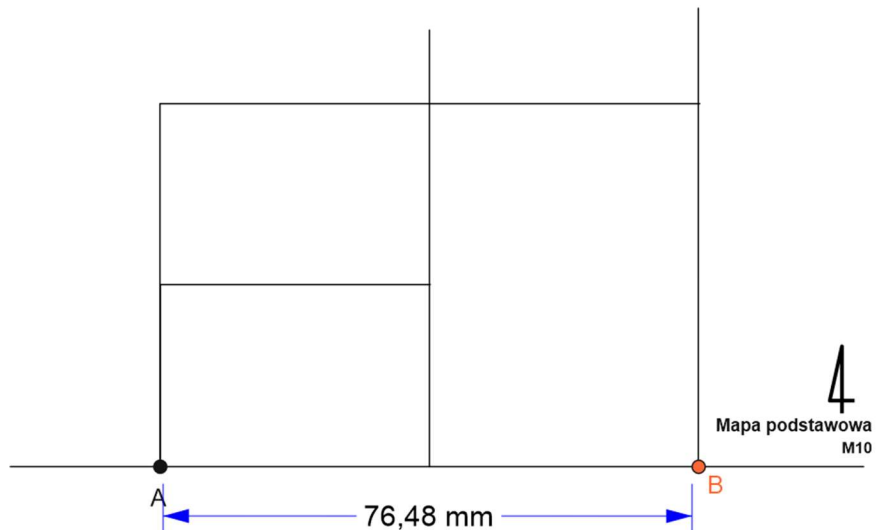
Mamy zatem 38mm. Ustaliliśmy już, że w skali M20 1mm to w rzeczywistości 20 m.

$$38 \cdot 20 = 760\text{m}$$

Zatem w rzeczywistości, z punktu A do punktu B mamy do pokonania 760m.

Gdzie zatem na mapie podstawowej byłby nasz punkt B? Zmierzmy...

760m w skali M10 to:  $760 / 10 = 76\text{mm}$ , zatem na mapie odległość między punktami powinna wynieść 76 mm. Zmierzmy zatem:



No więc jednak gdzie indziej.

Spokojnie – to taki chochlik, którego jednak bardzo łatwo się wystrzec. Najważniejsze – pilnować się tej mapy po której jeździmy i mierzyć skalówką (bądź przeliczać) zgodnie ze skalą, a zapewniam – nic Was wtedy nie zaskoczy (no może nie zawsze nic, ale z pewnością będziecie tam, gdzie chciał autor trasy).

Myślę, że temat skali map wyczerpaliśmy i nie będzie dla Was już niczym obcym.

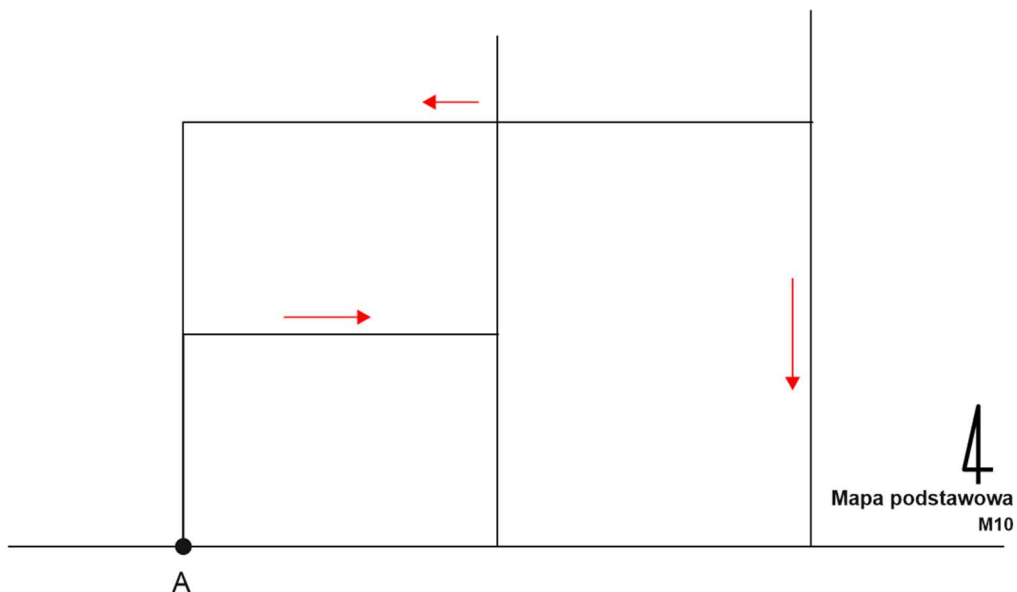
Lecimy dalej.....

## 2. Strzałki na mapie i ich zastosowanie

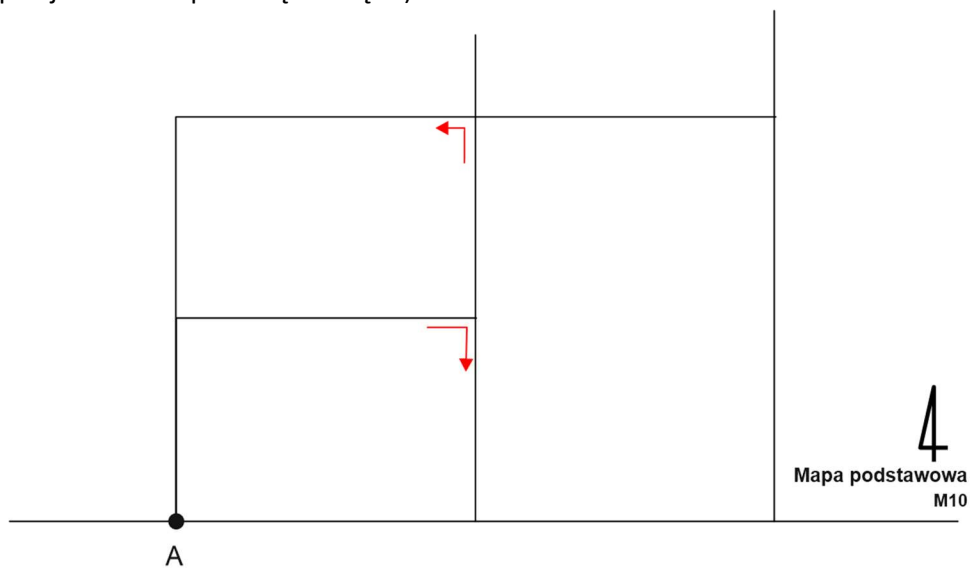
Temat strzałek to jeden z ulubionych „numerów” autorów. A nóż, ktoś którejś nie zauważy 😊 No ale strzałki nie takie straszne jak je malują. Spieszymy z omówieniem strzałek zatem:

Strzałki możemy de facto podzielić na dwa rodzaje:

- Te, które powodują, że przy planowaniu droga dla nas staje się jednokierunkowa (i możemy ją pokonywać tylko zgodnie z kierunkiem strzałki)

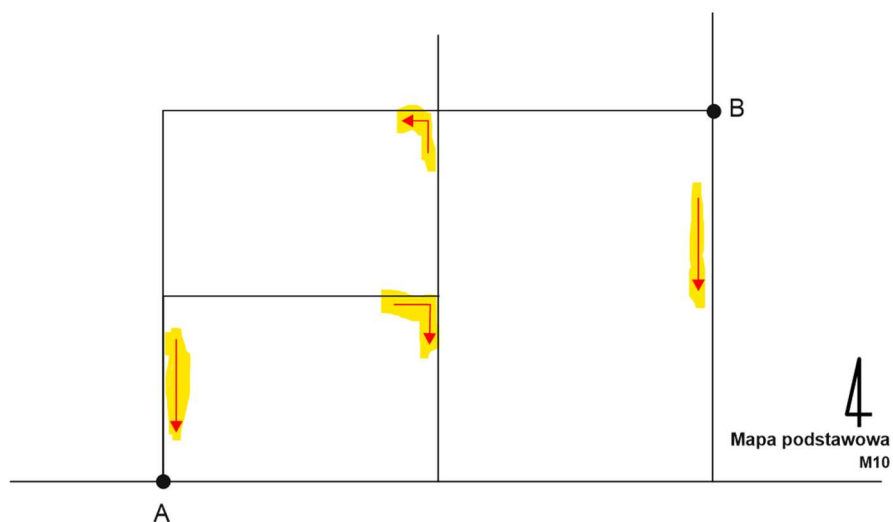


- Te, które wymuszają na nas w czasie planowania manewry na skrzyżowaniach (każą przejechać na wprost bądź skręcić)



Oczywiście, sytuacją normalną jest występowanie obu rodzajów strzałek na jednej mapie 😊 nie może być za prosto. No i co z tym fantem zrobić?

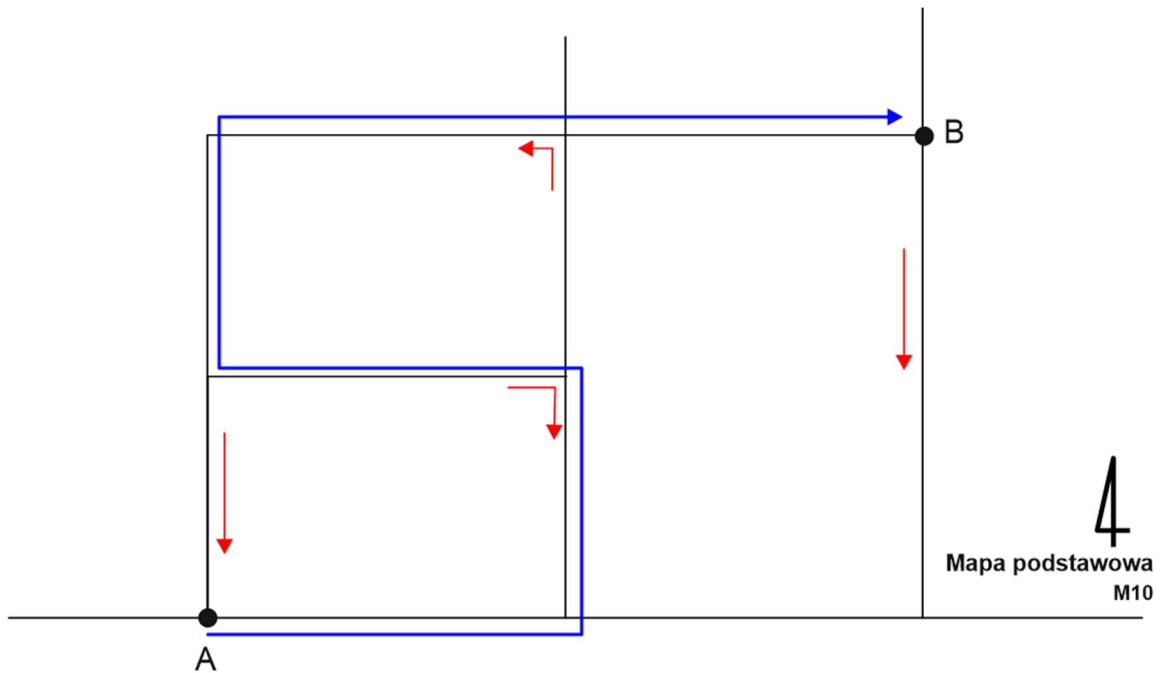
Po pierwsze drogi pilocie – nie łap się za głowę, to naprawdę nie jest straszne. Lepiej łap za kolorowy zakreslacz (tak tak, jedno z podstawowych, niezbędnych narzędzi pracy pilota) i najpierw te wszystkie strzałki pokoloruj. W ten sposób będą rzucały się w oczy i znacznie trudniej będzie je przeoczyć.



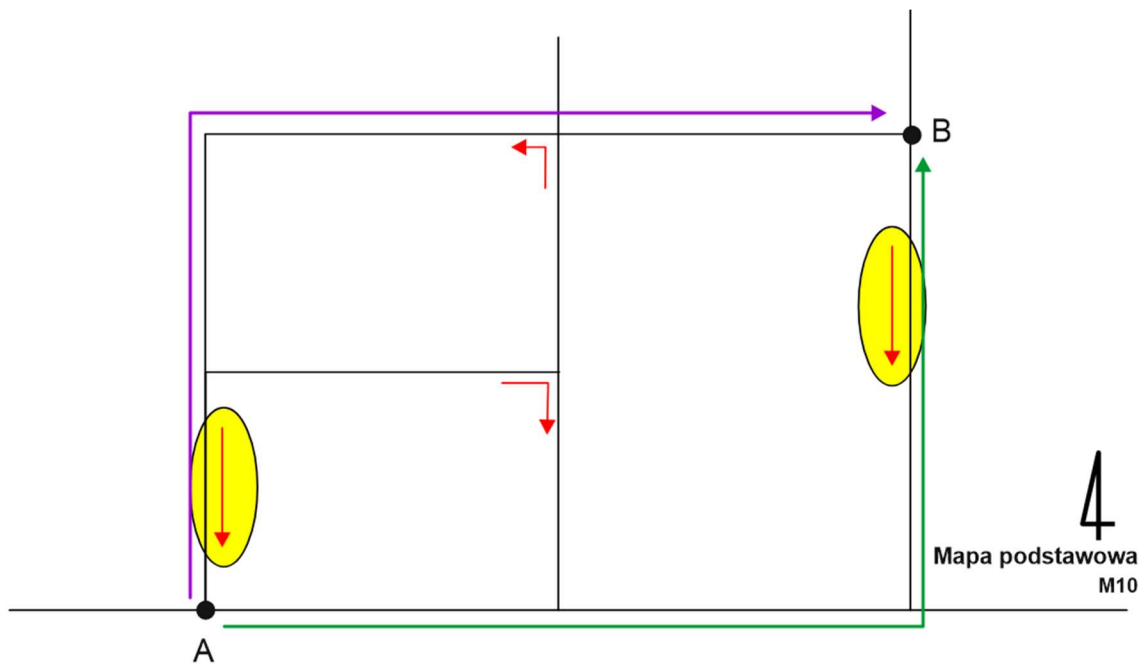
Prawda, że teraz lepiej je widać? Zwłaszcza jak organizator biedny i drukarka jest tylko czarno biała... te strzałki strasznie się wtedy chowają.

No ale wracajmy do strzałek – co mamy z nimi począć? Cóż... Ponownie zaplanujmy trasę z A do B... Gdyby nie strzałki było by prosto (co prawda mamy dwie równe drogi, ale o tym później... aktualnie nad tym się nie zastanawiamy), ale... mamy dwie drogi jednokierunkowe. To oznacza, że pilot planując trasę jadąc z punktu A w dwie z nich nie może pojechać do góry. Zatem już wiemy, że do góry możemy zaplanować tylko jedną -środkową. Tam jednak natrafiamy na strzałkę, która wymusza na końcu skręt w lewo. No i to nam nieco komplikuje sprawę, bo jadąc tamtędy wpadamy w pewne „błędne koło” czyli trzeba ją jakoś sprytnie ominąć.

Zatem prawidłowo zaplanowany przejazd powinien wyglądać następująco:

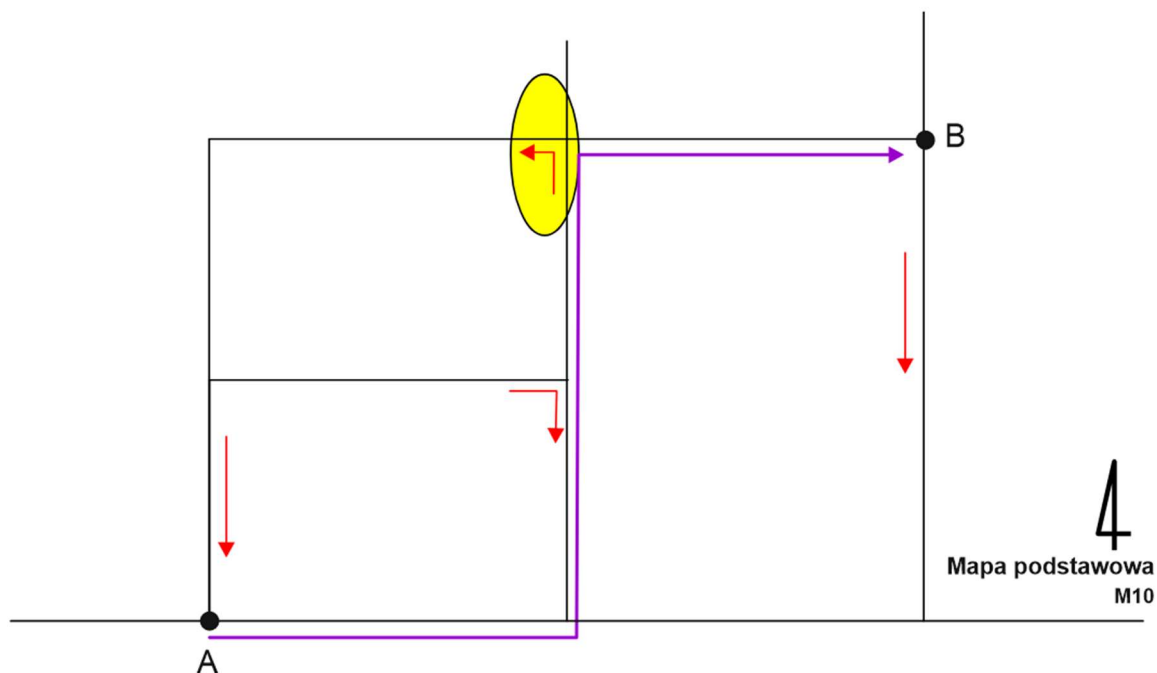


Dlaczego inne są błędne? No to lecimy...



W tych dwóch przypadkach owszem, droga jest krótsza, ale w każdym z nich przy planowaniu nie uwzględniliśmy strzałek jednokierunkowych, czyli pojechaliśmy pod prąd, niby krócej ale jednak źle...

To teraz inny przykład, bo z tymi strzałkami sobie poradziliśmy:

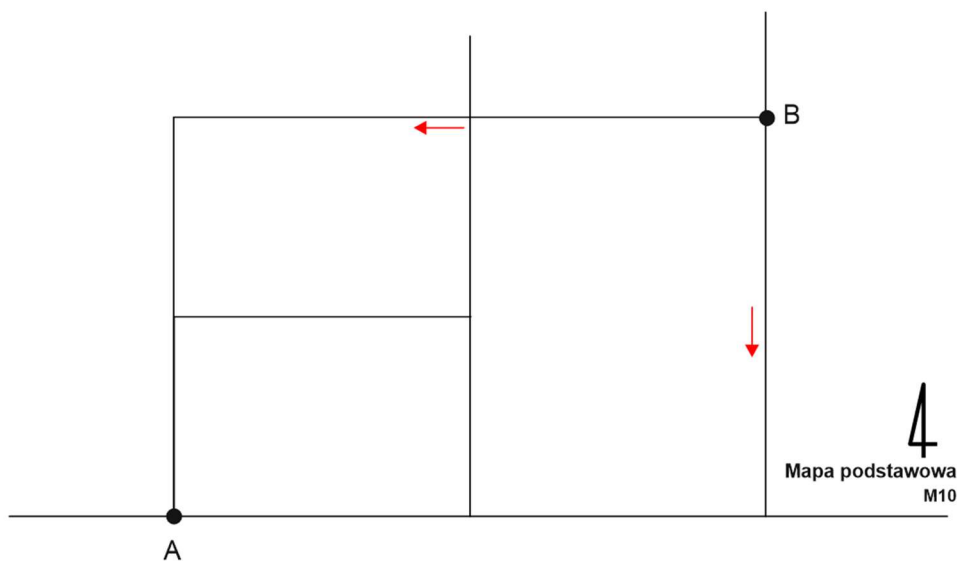


Tutaj ponownie – zgoda, trasa krótsza, ale niestety znów chochlik bo jakoś przegapiliśmy strzałkę która wymusza na nas skręt. No i prawie dobrze, a jednak daliśmy się kupić.

Ok wiemy już, jak działają magiczne strzałki, wiemy jak ich używać zatem tak sumarycznie:

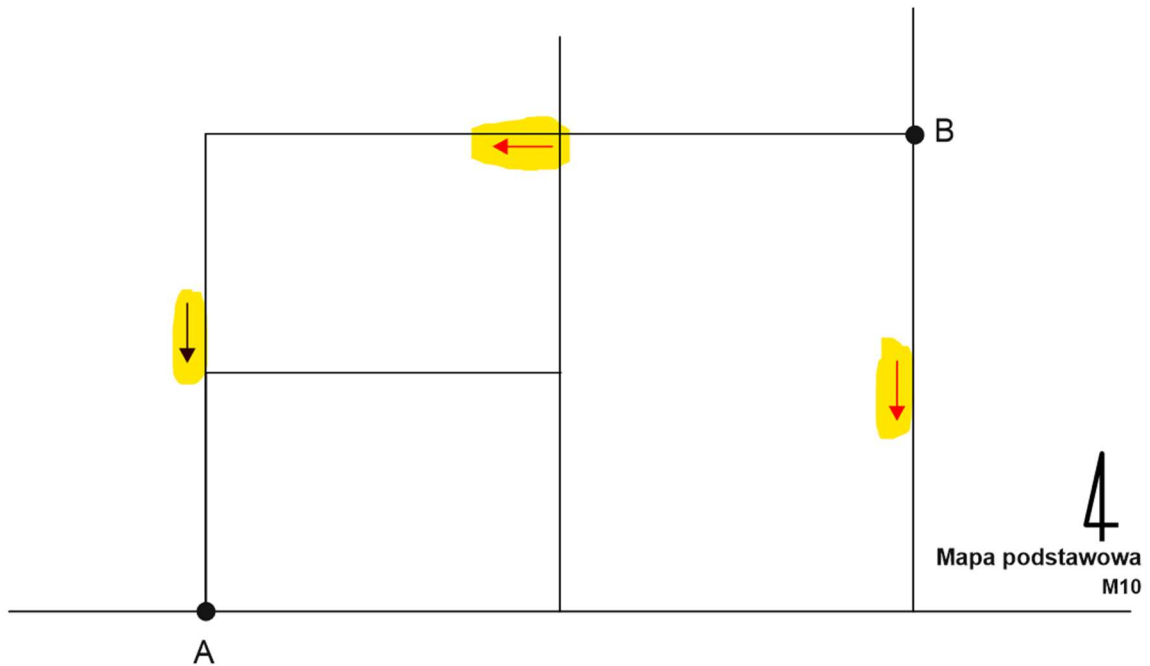
Planując najkrótszą trasę, która pozwoli nam przejechać drogę pomiędzy wskazanymi punktami pilot musi uwzględnić wszystkie takowe strzałki na trasie. Czasem wymaga to porównania dwóch dróg i zmierzenia, ale nie zawsze to co najkrótsze na pierwszy rzut oka, okazuje się najkrótsze w rzeczywistości. Grunt, to dobrze sobie wszystko przygotować, nam również – mimo wieloletniego doświadczenia – zdarza się niekiedy przeoczyć strzałkę...

No dobra, na deser największa strzałkowa złośliwość autorów (raczej jej nie będzie, ale jak się uczyć to się uczyć)... Strzałka jednokierunkowa obowiązuje na całej długości drogi od skrzyżowania do skrzyżowania. A wiecie jak to najłatwiej ukryć?



Niby proste a jednak... O ile boczna strzałka jest ładnie widoczna o tyle górna to lekka złośliwość. Jakże łatwo przegapić, że obowiązuje już na skrzyżowaniu nad punktem A.

Tutaj, drogi pilocie, kolejna dobra rada. Takie strzałki warto domalować długopisem na drugim końcu drogi i również je zaznaczyć zakreślaczem. Wtedy nie dasz się kupić temu wrednemu autorowi!



No to sru i lecimy... ale teraz pozostawiamy przykład bez rozwiązania 😊

No dobra, trochę wiedzy doszło czas na przyswajanie.

Na spokojnie i bez stresu, a kolejna dobra lekcja już niebawem 😊

Miłego wieczoru Wam wszystkim życzymy