

Lekcja nr 4

Czyli „Kolejne niespodzianki przy planowaniu i czego pilnuje kierowca”

Witajcie ponownie!

Ostatni dzień przed rajdem, zatem ostania szansa na uzupełnienie teorii... ostatnia lekcja (czyli piąta) będzie już bardziej praktyczna.

Omawialiśmy już strzałki, mapy, punkty i zegar... ale to jeszcze nie wszystkie narzędzia jakie posiada w arsenale wasz kochany autor trasy. Dziś skupimy się na dwóch aspektach, które przy planowaniu mogą (ale nie zawsze muszą) nam co nieco zamieszać, czasem jednak są tylko pewną „pomocą” dla zorientowania się w rzeczywistości....

Mamy tutaj na myśli dwa magiczne hasła: Detal oraz Lupa....

1) Detal

Ok, zacznijmy może od samej nieco rozbudowanej definicji, bo choć jest to narzędzie złośliwości organizatora musi spełniać szereg wymogów....

Detal punktu jest to materiał topograficzny przedstawiający w powiększeniu (z podaniem skali) najbliższą okolicę skrzyżowania (zbioru skrzyżowań, punktu) wraz ze wszystkimi istniejącymi w rzeczywistości drogami, mogący zawierać dodatkowe informacje dotyczące przejazdu trasy (np. strzałki kierunkowe, przesunięcia punktów), który:

- musi zawierać wskazany detalem punkt, pokazuje skrzyżowanie lub grupę skrzyżowań w jego najbliższej okolicy, lub w okolicy początku albo końca SM;
- obowiązuje do czasu obowiązywania punktu;
- jest nadrzędny dla wszystkich materiałów topograficznych;
- jest wyrysowany w podanej skali;
- jest zorientowany magnetycznie;
- zawiera wszystkie informacje z mapy podstawowej i dodatkowej, uwzględnia występujące w naturze wszystkie drogi, oraz informacje dodatkowe (uszczegóławia materiał topograficzny)

Więc teraz spróbujmy tę definicję nieco uprościć i popatrzeć na przykładach.

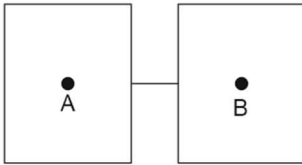
Detal można w sumie określić mianem istotnego doprecyzowania punktu i jego okolicy (musi zawierać punkt) który musi zawierać wszystkie drogi występujące w rzeczywistości (tutaj już koniec z oszukiwaniem czy niedomalowaniami) i może wprowadzać dodatkowe informacje (strzałki, bądź nawet dodatkowe punkty) które są integralną częścią mapy podstawowej oraz wszelkich innych materiałów gdzie dany punkt występuje (dodatkowe mapy, plany etc) i należy go uwzględniać zawsze przy planowaniu przez dany punkt lub jego okolicę...

Do czego najczęściej autor stara się go użyć?

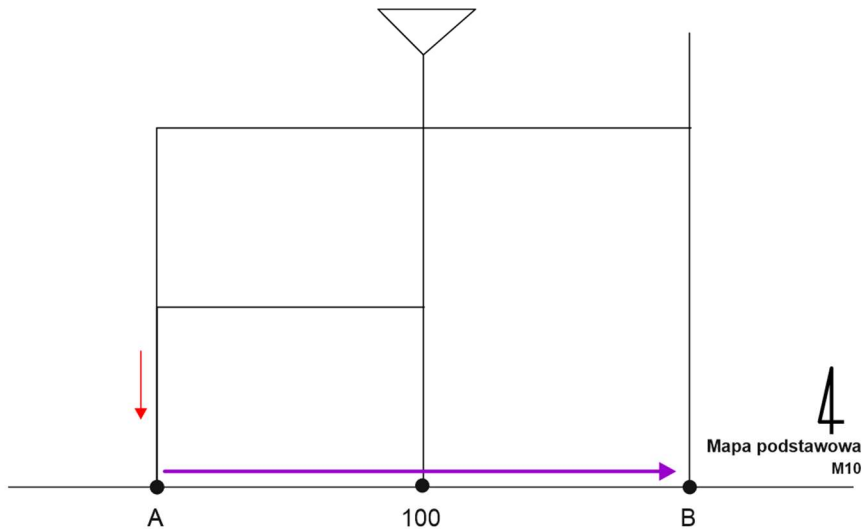
Ano wprowadza wam jakąś magiczną strzałkę, albo pojawia się placyk który skraca planowanie... zastosowań może być wiele, ale postaramy się was szczególnie nie zmęczyć, przynajmniej na razie...

Detal można zawrzeć w dowolnym miejscu materiałów – może być na mapie, może być w innym miejscu itinerera.

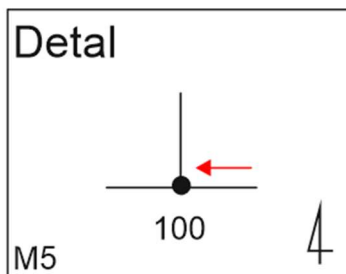
Napisane przeczytane, ale od teorii do praktyki... Czas na jakiś przykład. No to Nasze ulubione planowanie...



I Nasza mapka....

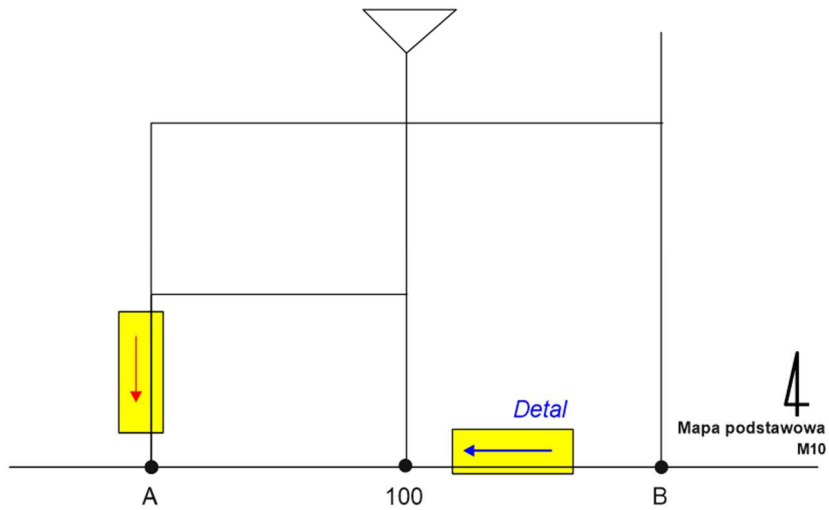


Póki co mamy łatwo, ale dołożymy sobie dodatkowy element.... Detal 😊

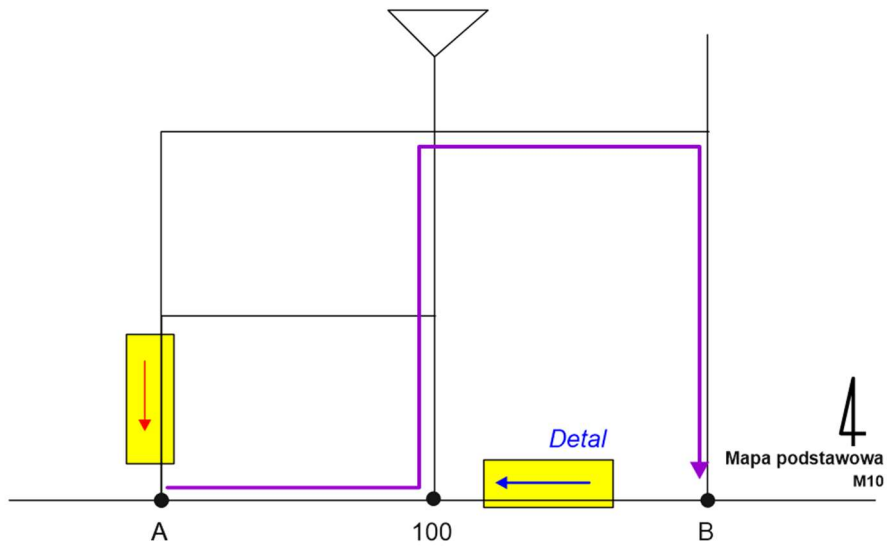


Jak widzicie mamy punkt 100, detal posiada skalę, jest zorientowany względem północy. Mamy komplet informacji. Co dochodzi? Magiczna strzałka... i co teraz należy zrobić? Jedna szkoła mówi zaznaczyć i pamiętać, inna (nie powiem, że lepsza) szkoła mówi „wrysuj sobie tę strzałkę na mapę żeby nie zapomnieć o niej w żadnej sytuacji...”. No więc, widzimy detal – szukamy punktu na mapie i wrysowujemy sobie strzałkę – pamiętając, że dotyczy ona całej długości drogi od lewej strony punktu 100 do następnego skrzyżowania mapowego (w naszej mapce będzie to droga od 100 do B).

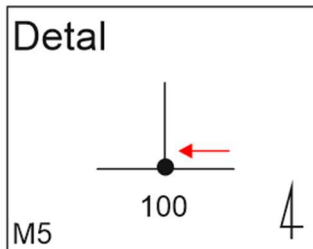
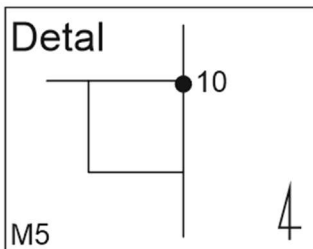
Więc po tej operacji Nasza mapka wygląda tak:

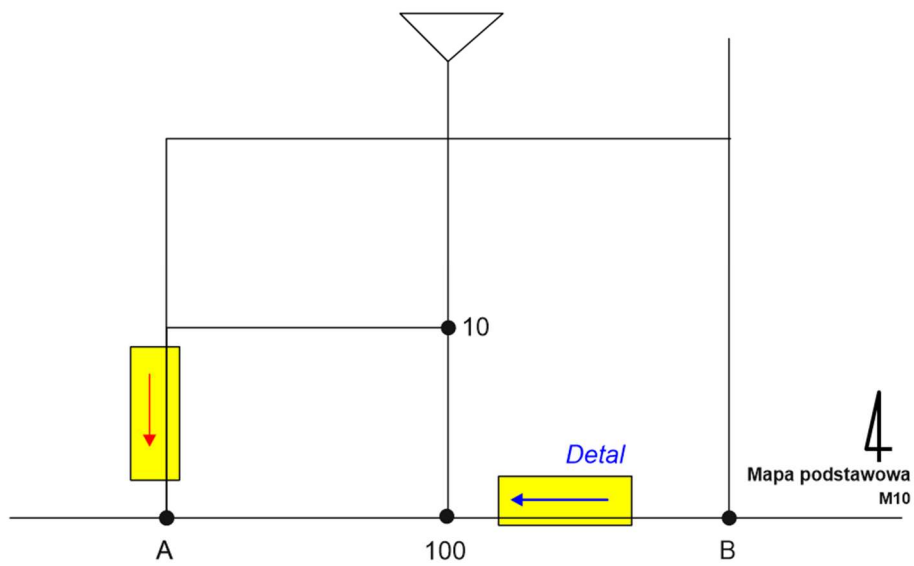


Jak to wpływa na Nasze planowanie? A no – znacząco.... Jedna strzałka, a jak potrafi namieszać...



Dobra, czas na coś trudniejszego.... Dorzucimy do Naszej mapy jeszcze jeden punkt, i jeszcze jeden detal...



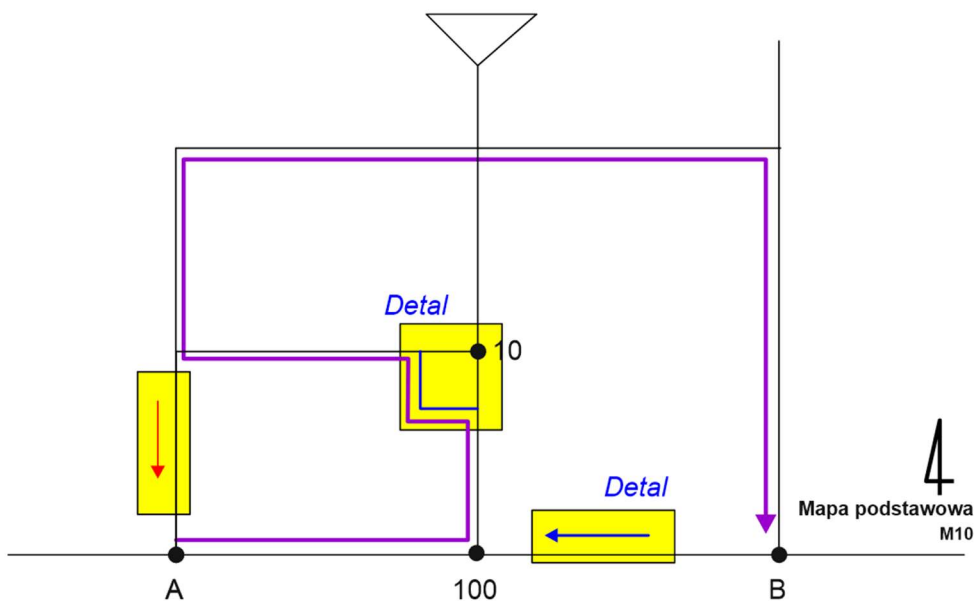


I co tutaj się zadziało...

Wiemy, że w punkcie 100 musimy skręcić w lewo bo strzałka z detalu zabrania nam jechać na wprost (na wschód)... ale jak to? Mamy jechać przez punkt 10? Przecież uczyli nas, nie wolno jak nie każą... A no możemy, ale nie przez sam punkt – spójrzmy na jego detal... tym razem pojawiła się droga, która pozwala nam ten punkt ominąć, czyli pojechać zgodnie z zasadami (teraz, to się zadziało, co?!)...

No więc i tym razem – trafiliśmy na detal – wracamy do naszych dwóch szkół: albo pamiętamy, albo sobie rysujemy i większa szansa, że nie przeoczymy...

Więc znów wracamy do uporządkowanych papierów i tym razem Nasze planowanie powinno wyglądać tak:



I jak? Ten detal wcale nie taki straszny, prawda? Zobaczycie – jeden, drugi i szybko się nauczycie w praktyce... 😊

2) Lupa

Lupa, to niby taki detal, ale nie do końca... Polećmy znów na chwilę do definicji...

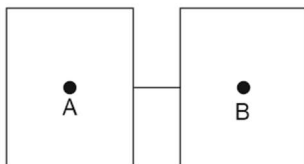
Lupa – jest to materiał topograficzny stanowiący powiększenie fragmentu mapy, planu etc. W odróżnieniu od detalu nie ma obowiązku zawierać wszystkich istniejących w rzeczywistości dróg. Może zawierać dodatkowe informacje dot. przejazdu trasy (np. strzałki kierunkowe)

Czyli można rzec, że lupa to.... Po prostu lupa 😊 Czasem pewne obszary na mapie są tak małe, że umieszczenie w nich dodatkowych informacji jak strzałka, czy też ich czytelność wymusza powiększenie danego obszaru.

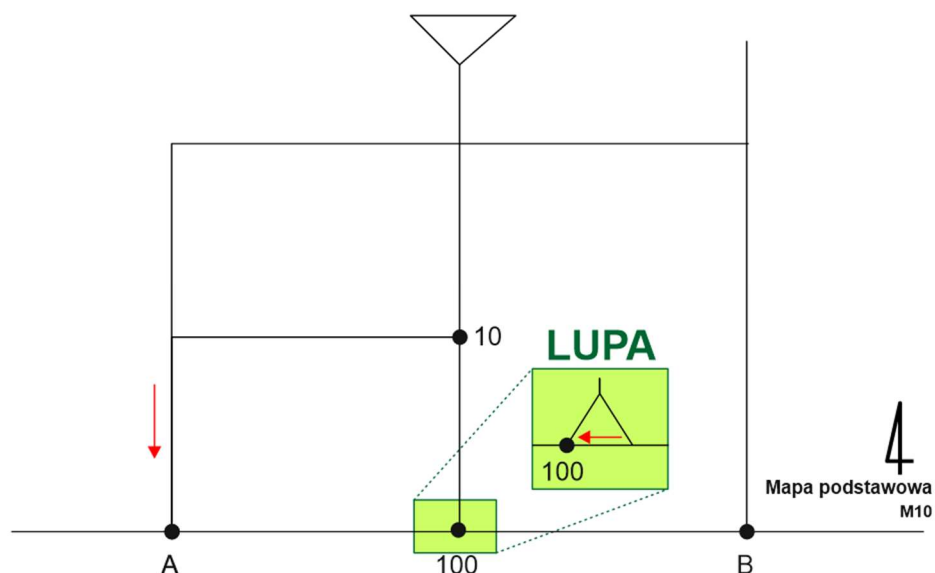
Zapytacie zatem – czemu nie zrobić detalu? Ano wszystko w definicji – robiąc detal, autor musi namalować wszystkie drogi w danym obrębie (a niekiedy potrafi to przeszkodzić), na lupie może zawrzeć tylko te drogi które potrzebuje.

Ważne – Lupa jest integralną częścią mapy, musi być narysowana w okolicy obszaru który powiększa oraz na ten obszar wskazywać.

No dobra – teoria teorią, czas na praktykę.... Wicie jakie kratki jedziemy? Nasze ulubione 😊

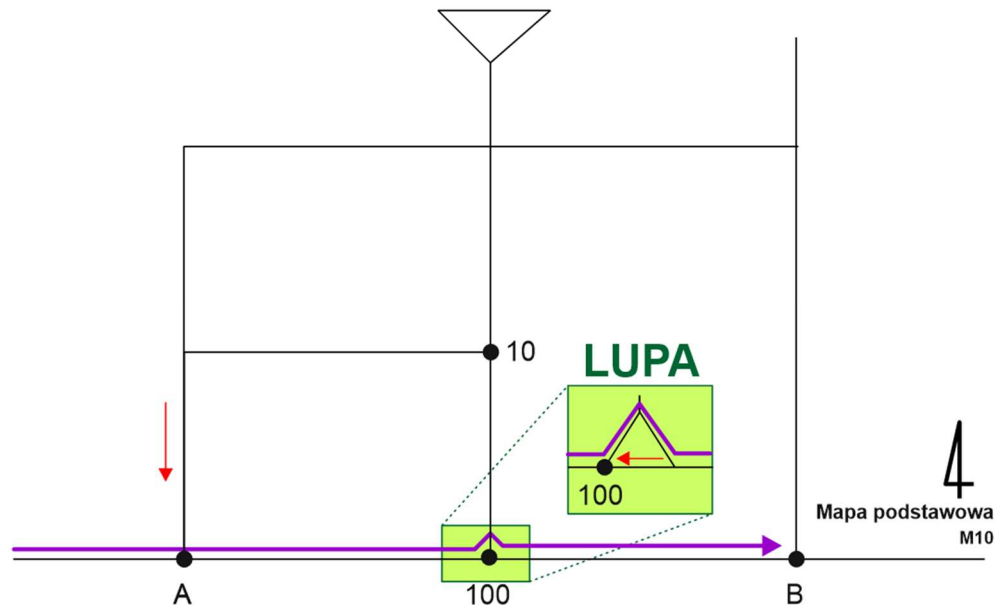


I mapka z lupą:



Jak sami widzicie, gdyby ktoś chciał tą strzałkę przy wysepce wrysować w mapę raczej by mu się nie udało, ale jak mamy zatem zaplanować trasę? No uwzględniając tę właśnie strzałkę, przy czym pamiętajmy – ten placyk również mamy do wykorzystania, więc jeśli nic nam nie broni, to czemu nie?





No i teraz po tym wszystkim lupy i detale straszyc Was nie będą. Wiecie co z nimi zrobic, a jeśli będą jakieś pytania to śmiało – na wszystkie odpowiemy....

Ok, zakończyliśmy tę część teoretyczną, no ale... zdarzają się niespodzianki których musi pilnować kierowca, a pilot w razie ich wystąpienia musi niezwłocznie hmmm na nowo zaplanować trasę od miejsca w którym jesteśmy w danym momencie. Cóż takiego może nas spotkać? Ano... chcemy skręcić a tu wyrósł nam zakaz wjazdu no i nie możemy... albo droga jest, ale między nami a jej dalszą częścią wyrosła nagle brama (tak tak, bramy mogą się pojawiać i wcale nie musi ich być na mapie... Ba – co prawda tego nie będzie tym razem – ale mapy można retuszować, dokładać fałszywe, czyli nieistniejące drogi” itp., ale nie zaprzętajmy sobie póki co głowy sprawami których nie będzie, na to przyjdzie czas). Może się również zdarzyć, że pilot tak zaplanuje trasę, że albo każe nam się teleportować na wiadukt (rodem z „Powrotu do przyszłości” – cieszą się Ci, co mają DeLorean’a) albo, co gorsza, z niego spaść bo droga będzie dołem (kolejne paskudztwo nawigacji – skrzyżowania wielopoziomowe mogą ale nie muszą być tak narysowane. Na mapie można je „spłaszczyć” i malować jako zwykłe skrzyżowania, i tak traktować przy planowaniu a dopiero na miejscu dowiadujemy się, że w danym momencie skręcić nie można...).

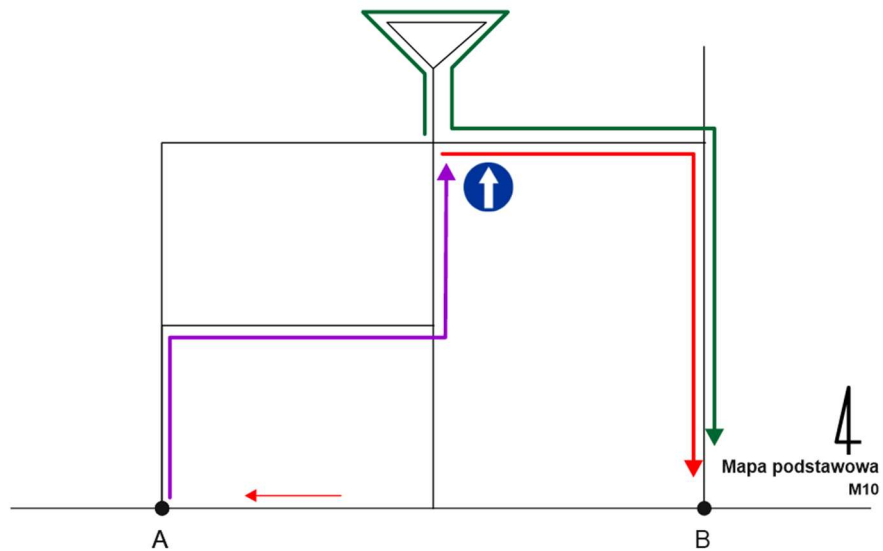
Co począć w takiej sytuacji?

Najlepiej, jak szofer jasno zakomunikuje na polecenie skrętu „Nie mogę skręcić” i tu, mając nadzieję, że pilot jeszcze nie zgubił się na mapie i wie gdzie jest, wszystko w jego rękach i głowie – czas od tego miejsca na nowo zaplanować naszą trasę (planujemy od tego miejsca, oczywiście bez możliwości zawracania w miejscu, najkrótsza trasę do kratki do której jedziemy – oczywiście z uwzględnieniem wszelkich zasad o których już się nauczyliśmy).

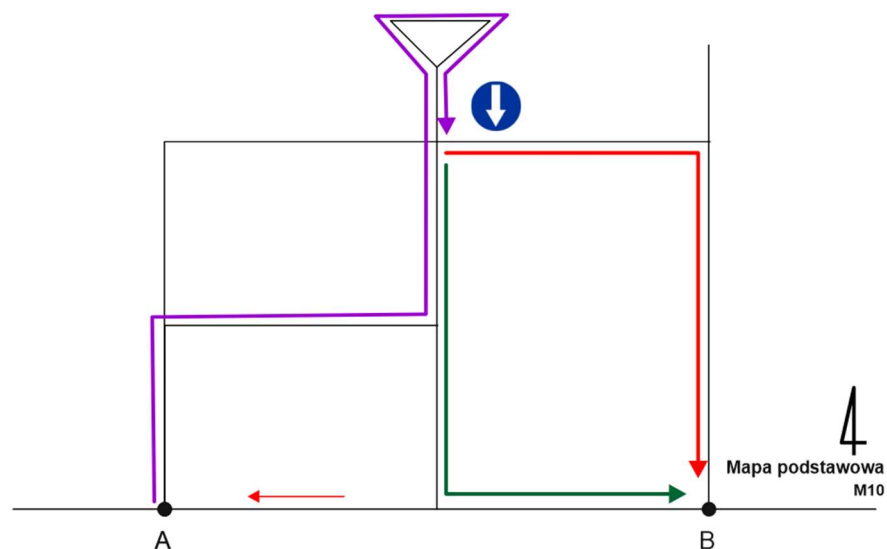
Hmmm to może jakiś mały przykład?

No to znów – planujemy z A do B.... (znudzi wam się, następnym razem pozmieniamy 😊)...

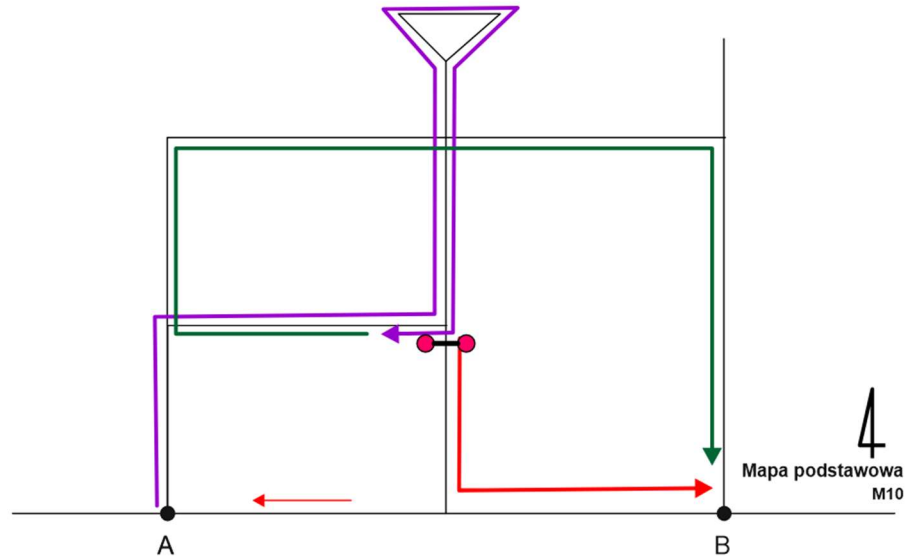
Spokojnie, ale to jeszcze nie koniec niespodzianek... dojeżdżamy do kolejnego skrzyżowania i tam kolejna niespodzianka – nakaz jazdy na wprost.... Miało być tak, jak na czerwono ale cóż - znów zmiana planowania, ale uwaga, tu wkradają się tajniki nawigacji i ta umiejętność odcięcia się od zbytniego myślenia... zapominamy o wszystkim co do tej pory (tej bramy też już nie pamiętamy) i wiemy, że nakaz mamy tylko od tej strony, zatem planujemy obrót przez placyk (ha! W którą stronę? No właśnie – zegar!!) i przecież nie wiemy, czy od drugiej strony jest również nakaz, czy nie... więc Nasze planowanie wygląda tak, jak zielona kreska



No i zapewne wiecie co się teraz stanie... wracamy i znów trafiamy na nakaz jazdy na wprost i znów nasze planowanie wzięło w łeb... No i ponownie zapominamy wszystko co wcześniej – i tę bramę, i ten pierwszy nakaz... oj dzieje się dzieje tym razem, i znowu miało być na czerwono a wychodzi na zielono....



Co będzie dalej – nie trudno się domyślić... zapomnieliśmy, owszem, o Naszej bramie, ale ona nie zniknęła, nadal tam stoi i ponownie popsuka nam planowanie... no więc tym razem musimy już ominąć punkt A i pozostała nam jedyna słuszna droga – zielona 😊



Teraz już nic nas nie zaskoczyło, finalnie dojechaliśmy do B....

To jest dopiero nawigacyjne pranie mózgu, prawda? Spokojnie – po pierwsze tym razem nie będzie tak strasznie, zapewniamy, po drugie – szybko wchodzi w krew i staje się dobrą zabawą.

W tym przykładzie chcieliśmy właśnie zaprezentować jak różne sytuacje drogowe mogą wpływać na nowe planowania, co należy pamiętać (wyłącznie ostatnią sytuację drogową) i jak dalej planować (zapominając, zapominając i jeszcze raz zapominając...)

Najważniejsza sprawa – sytuacji drogowych pilnuje nie kto inny jak kierowca, a pilot czeka w pogotowiu, z gotowym planem „B”...

Tym zakręconym przykładem kończymy czwartą, a zarazem ostatnią część teoretyczną, więcej niespodzianek nie przewidujemy 😊

Wieczorem rozluźniająca lekcja nr. 5 tak aby się dobrze przygotować w kwestiach praktycznych.

Miłego popołudnia!