

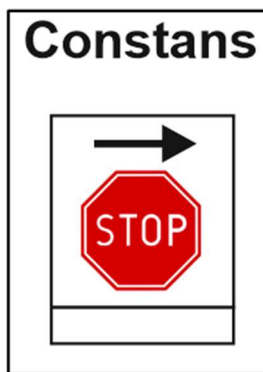
Ślepe Mapy - Lekcja nr 3

Czyli „Ślepa mapa a constans realny”

Witajcie!

Czas na trzecią lekcję z Naszych ślepych map... ostatnią już przed Naszą imprezą. W tej części skupimy się na jeszcze innych zagadnieniach a mianowicie: Jak autor przy pomocy constansu realnego może nam utrudnić życie na ślepej mapie....

Przypomnijmy sobie zatem czym jest constans realny? Ano podobnie jak mapowy z jednym zasadniczym wyjątkiem... to polecenie które zawsze musimy uwzględnić w „realu” czyli jadąc i napotykając daną sytuację drogową. Najczęściej jest to opisywane na zasadzie „po minięciu danego znaku drogowego wykonaj jakiś manewr”. No to... czas na przykład (czyż nie? 😊)



Powyższe to nic innego jak polecenie które przez całą długość odcinka (chyba, że w itinererze będzie wyszczególnione inaczej: zaznaczony obszar bądź opisana sytuacja, że taki constans obowiązuje na wyznaczonym odcinku itinerera) nakazuje nam po minięciu znaku stop skrócić w pierwszą możliwą drogę w prawo.

Jaki wpływ ma to na jazdę nawigacyjną i czym różni się od omawianych wcześniej constansów mapowych?

Zasadnicza różnica jest banalna – nie obowiązuje Nas przy planowaniu (wszak nie możemy zaplanować tego, że gdzieś zobaczymy znak, nawet jeśli to wiemy, nawet jeśli już tam przejeżdżaliśmy: z założenia przy planowaniu pamiętamy tylko ostatnią sytuację w której spotkał nas constans, wszelkie inne zapominamy). Zatem constans występuje w czasie przejazdu.

I tak – mamy już zaplanowaną drogę, jedziemy... w pewnym momencie napotykamy Constans realny i co robimy?

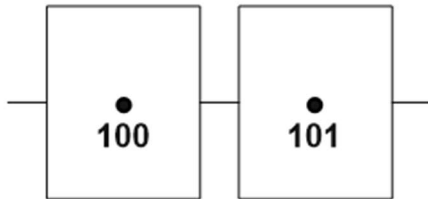
- W pierwszej kolejności „odkładamy papiery” to znaczy całkowicie zapominamy, że jedziemy po mapie i to co zaplanowaliśmy
- Wykonujemy polecenie constansu realnego (w tym wypadku skręcamy z natury w prawo)
- Wracamy do Naszej mapy, oczyszczamy głowę, zapominamy o zaplanowanej wcześniej trasie. Odnajdujemy się na mapie (czyli patrzymy gdzie stoimy samochodem i w którą stronę jesteśmy ustawieni) i planujemy od nowa Nasz najkrótszy przejazd pamiętając właśnie o tym znaku, który nas przed chwilą wyrzucił (ale tylko i wyłącznie o tym, wszelkie wcześniejsze idą w niepamięć) Co najważniejsze i należy bezwzględnie pamiętać – nie zawracamy „w miejscu” tzn jeśli stoimy na drodze namalowanej kreską w kierunku północy, to nie możemy tak po

prostu sobie zawrócić i pojechać na południe. Jeśli mamy się gdzieś zawrócić, autor z pewnością namaluje odpowiedni placyk do tego celu

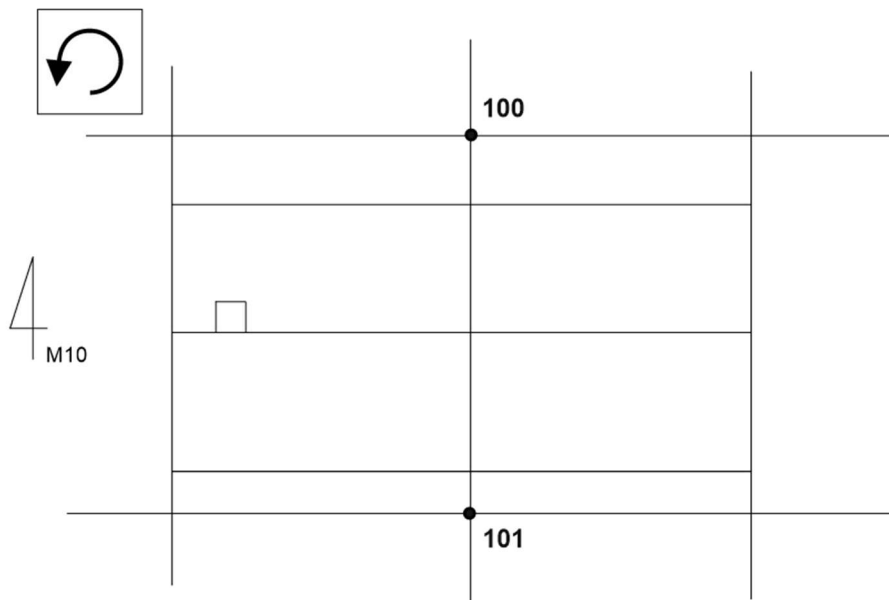
d) Dziarsko ruszamy do przodu nowo zaplanowaną trasą z nadzieją, że już nic nas nie wyrzuci

Tyle teorii (brzmi banalnie, prawda?)

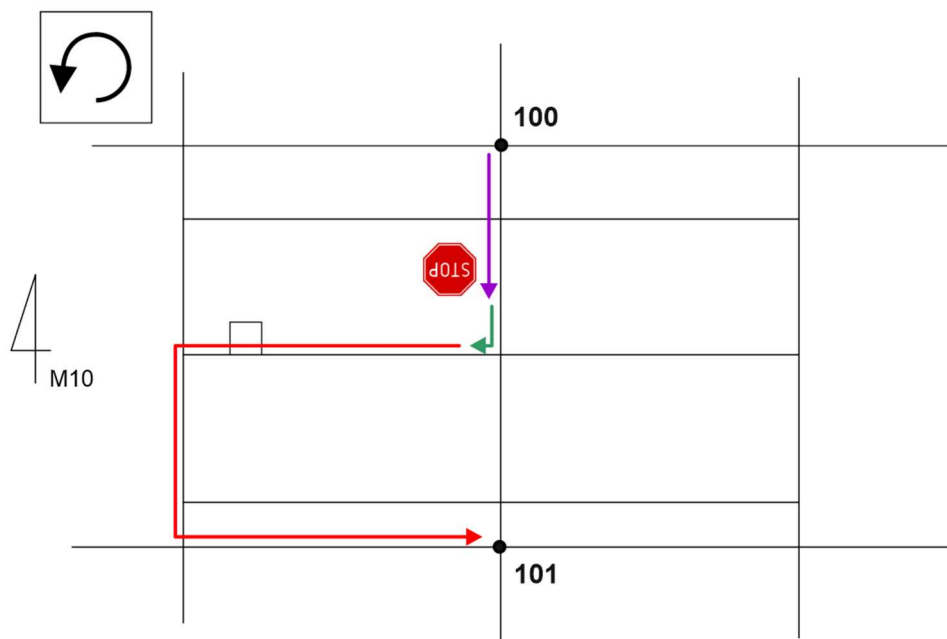
No to może szybki mały przykład? Więc nasz ulubiony itinerer a raczej jego wycinek:



No i mapa – bez niej nie ma zabawy



Nie mam żadnego constansu, więc sprawa wydaje się banalna, ale jedziemy prostą drogą i dzieje się taka sytuacja:



Tak więc... jechaliśmy fioletową kreską i w miejscu gdzie widać napotyka „STOP” a...

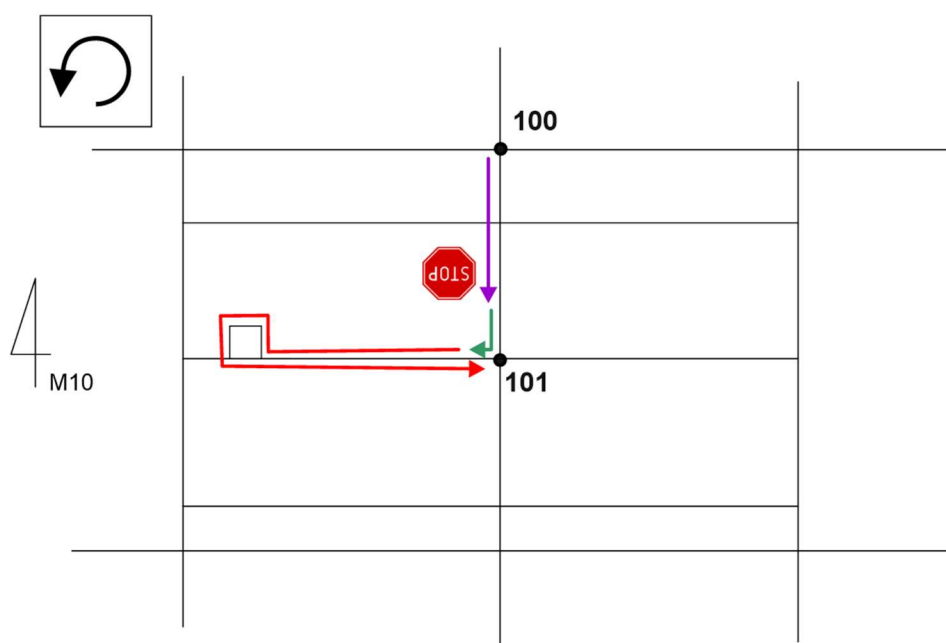
Zatem, wracając do naszych kroków postępowania – zielona kreska to Nasz przejazd „realny” czyli jedziemy aż będziemy mogli skręcić w prawo (pierwsze możliwe), skręcamy i...

Przechodzimy do nowego planowania – tutaj od miejsca w którym jesteśmy szukamy najkrótszej drogi do punktu 101.

Ot i cała filozofia 😊

No dobra, żeby nie było lekko zrobimy mały psikus (na który swoją drogą należy zawsze uważać). Przesuwamy punkt 101 na mapie i sytuacja nieco się zmienia

Część itinerera pozostaje ta sama – jedziemy ze 100 do 101. I jak to wygląda? Ano tak



Krzykniecie pewnie ZARAZ, JAK TO? Czemu aż tak?

Ano już tłumaczymy.... Jedziemy od 100 do 101 fioletową kreską. Spotykamy znak... (tak już to znacie...) i zieloną drogą jedziemy REALNIE aż znajdziemy się na drodze tam gdzie grot strzałki.

Wydawać by się mogło, że przecież w 101 już byliśmy – ale prawidłowa odpowiedź na to zagadnienie brzmi: Właśnie, że nie...

Pamiętacie, jak zaznaczaliśmy w kolejnych krokach że po pierwsze odkładamy papiery? To jest kawałek który przejeżdżamy realnie, na mapie odnajdujemy się dopiero po skręcie zatem... w rozumieniu mapowym jeszcze do tego punktu nie dojechaliśmy (byliśmy wtedy w alternatywnej rzeczywistości jazdy z natury) a w nawigacyjnym żargonie mówimy wtedy, że „Constans przerzucił nas nad punktem”.

Dopiero po wykonaniu „prawy z natury” planujemy dojazd do tego punktu co go to chcieliśmy osiągnąć ale jeszcze nam nie wyszło. I tu znowu powtórka z poprzednich stron – w miejscu zawrócić nie możemy, ale w takich właśnie sytuacjach z pomocą potrafią przyjść małe domalowane placyki (teraz widać czerwono/czarno na białym, że czasem się jednak przydają – choć nie zawsze po trasie, tak tak czasem jest to tylko po to, że jak wpadniecie w „maliny” co by nie narobić zbędnych kilometrów... a, i nie zdziwcie się jak w takim „fałszywym” placyku będzie stała kusząca tablica która również potrafi być fałszywa 😊 ehhh te złośliwe organizatory, a miało być tak pięknie...

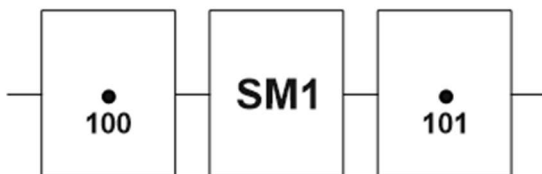
No ale dobra dobra, my tu gadau gadu pitu pitu, są constanse ale miały być na ślepej mapie. Zatem po tym krótkim przypomnieniu jak to będzie z tym constansem na tej ślepej mapie?

1. Ślepe mapy i constans realny – czyli jak, po co i dlaczego?

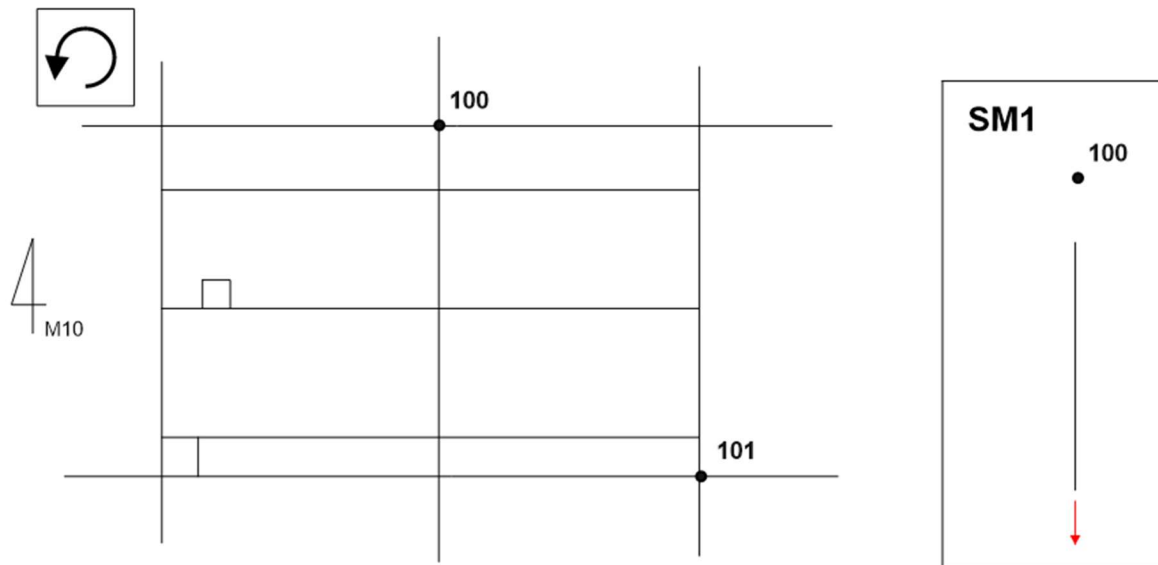
Jeśli dobrze przerobiliście poprzednią lekcję, to w sumie po przypomnieniu czym jest constans realny nie powinniście mieć większego problemu z takimi sytuacjami 😊 rzekłbym to takie małe połączenie lekcji nr 1 i lekcji nr 2 a mianowicie:

Planowanie samego przejazdu do mapy i jej pokonania powinno odbywać się jak w pierwszej lekcji czyli zakładając, że nic złego nas nie spotka. Dopiero w sytuacji kiedy jadąc trafimy na nasz constans realny musimy odnaleźć się na mapie i tak jak w przypadku constansu mapowego – odnaleźć najkrótszą drogę powrotu do tego samego miejsca z zachowaniem wszelkich opisywanych zasad (czyli nie jeździmy po ślepej mapie, uwzględniamy wszelkie constanse mapowe i jeździmy zawsze, absolutnie zawsze po mapie podstawowej).

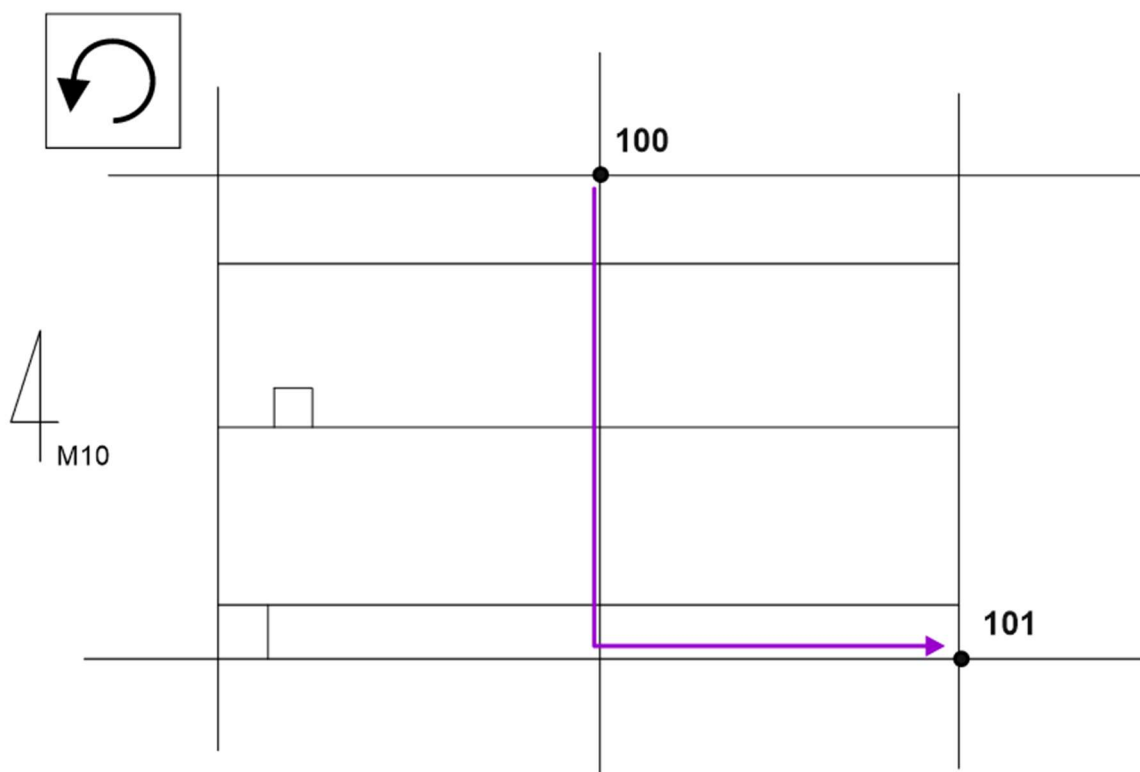
To co, przykładzik? 😊



No i mapa i SM – bez tego nie ma zabawy:



Bez constansu świat byłby piękny, bo przecież wszyscy już wiemy, że powinniśmy pojechać tak



No ale złośliwie pojawiają nam się raz po raz znaki.... Więc cóż się wydarza:

No więc podążamy dalej fioletową kreską po Naszej ślepej mapie i... znowu ten ***** STOP. Eh, ta złośliwość autorów tras... i co teraz? Niby do skrzyżowania dojechaliśmy, ale czy SM został skończony? Kto uważnie czytał Nasze lekcje ten wie, że niestety – ale nie.

Ostatnim poleceniem naszego SM jest wyjechać na południe, a constans wyrzucił Nas na zachód. Nie pozostaje nam nic innego jak poszukać drogi powrotnej tak, by wyjechać we właściwym kierunku i wreszcie zakończyć tę przygodę.

Dalej do 101 to już chyba nikt nie ma wątpliwości...

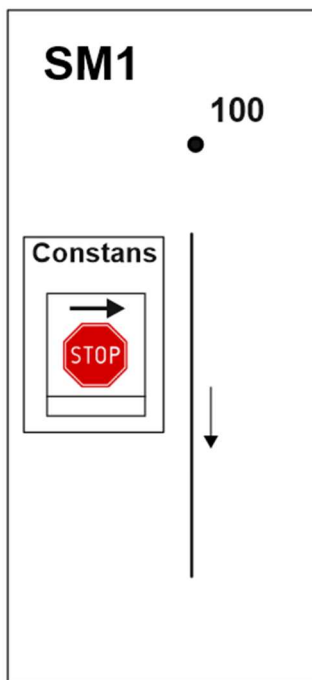
Ot i to cała magia z constansem na ślepej mapie.

2. Constans realny na Ślepej Mapie – przypadek szczególny

Ci to zawsze coś wymyślą zaraz powiecie... no ale mamy jeszcze jedną ciekawostkę której chyba w sumie nie trzeba opisywać przykładam ale warto o niej wspomnieć i powiedzieć kiedy co i jak.

Poprzednie przykłady opisywaliśmy w oparciu o constans zapisany w itinererze, który obowiązuje na danym odcinku bądź jego fragmencie. Co to w rzeczywistości oznacza? Gdybyśmy planowali nasz powrót do ślepej mapy i po drodze napotkali STOP również by Nas obowiązywał, musielibyśmy drogę ponownie przeplanować.

Ale jest jeszcze jeden sposób zapisu constansu który może działać na ślepej mapie, a może to wyglądać tak



Constans może być zapisany w samym SM – tutaj sprawa różni się jednym drobnym szczegółem – otóż constans ten działa tylko i wyłącznie na Ślepej Mapie (jest integralną częścią tej mapy, tak jak mówiliśmy to de facto niezależny materiał topograficzny). Jeśli w jakikolwiek sposób Nas to z SM wyrzuci, wówczas w czasie drogi powrotnej Constans ten nas nie obowiązuje (wszak wracamy już po innym materiale topograficznym – jakim? A no po... Mapie Podstawowej rzecz jasna, jako już nie raz przypominaliśmy i co pamiętać należy zawsze). Oczywiście jak tylko zaczniemy dalszą część przejazdu SM musimy sobie o nim przypomnieć aż do samego jej zakończenia!

No i to chyba wszystko co mogliśmy Wam przekazać, mamy nadzieję że tym sposobem Ślepe Mapy zostały odczarowane, a rajdowa przygoda będzie wspaniałą doświadczeniem i przygodą która pozwoli lepiej zrozumieć i utrwalić ten nie lekki wbrew pozorom materiał!

I co najważniejsze – niezależnie od wyniku nie wolno się zrażać. Temat nie jest lekki, ale jak z każdym nawigacyjnym zagadnieniem – jeśli go nie przećwiczymy to nigdy dobrze nie zrozumiemy, a nawigacja to takie coś czego z samego czytania nie da się nauczyć, a jak mawiają: Trening czyni mistrzów!

