

# Ślepe Mapy - Lekcja nr 1

## Czyli „Czy to naprawdę takie straszne jak to malują?”

Witajcie

Jak wiecie Nasza impreza odbywa się w ramach cyklu „Turystyczna Jazda na Orientację” – czyli takiej małej nawigacyjnej szkoły. Każda z imprez skupia się wokół pewnego obszaru tematycznego, Nam tym razem przypadł niewdzięczny (a może wręcz przeciwnie) temat owianych złą sławą „Ślepych map”. Aby przygotować was co nieco do tej imprezy i nieco tę tematykę odczarować zapraszamy do małej lektury (zapewne tym razem zamknijemy się w dwóch lekcjach) choć zalecamy zapoznanie się z wcześniejszym materiałem z poprzedniej imprezy

Dostępne tutaj: [https://ak-krolewski.pl/article/show\\_article/102](https://ak-krolewski.pl/article/show_article/102)

gdzie poruszaliśmy podstawy nawigacji, podpowiadaliśmy z jakich narzędzi korzystać no i podzieliliśmy się pewnymi sprawdzonymi poradami w ostatniej lekcji.

No więc zaczynamy z tematem właściwym, zaczniemy może od początku, w tej lekcji skupimy się na podstawach, w następnej zaś zapoznamy was z metodami uprzykrzania życia pilotom (czyli na metodach „wyrzucających” Nas ze ślepej mapy i jak potem powrócić.... Ale o tym później, skupiamy się na podstawach! 😊 Zatem – lecimy!

### 1. Co to jest ta Ślepa Mapa?

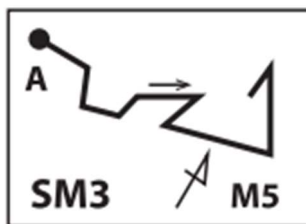
Co to jest ta przeklęta ślepa mapa... cóż – jak wiecie lubimy zaczynać od teorii czyli polećmy z definicji...

#### 6. Ślepa Mapa (SM).

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 itinerarze nie może być mniejsza niż 20 mm, bez względu na wielkość zastosowanej skali.

No właśnie... Ślepa mapa. Zdarzyło mi się, że jakiś zupełnie „zielony” uczestnik imprezy nawigacyjnej zapytał mnie co to właściwie jest za określenie – ślepa mapa, i dlaczego ona jest „ślepa” i dlaczego... Pytanie za 1000 punktów (karnych). Postanowiłem poszukać w internecie. I okazało się, że na stronach polskojęzycznych pojęcie to występuje w śladowych ilościach, natomiast u naszych południowych sąsiadów – zatrzęsienie odnośników. Termin ten oznacza po prostu (w geografii) mapę konturową danego terenu. W pojęciu nawigacyjnym ten „kontur” został jeszcze bardziej ograniczony i pozostał tylko fragment drogi umieszczonej (lub nie) na mapie. Czyli – Ślepa Mapa. Żeby już więcej nikt nie pytał.

Inaczej mówiąc: Ślepa mapa to narysowany odcinek przedstawiający fragment naszej trasy. Ślepe mapy oznaczamy symbolem SM i mogą one np. tak wyglądać:



Sens całości oddaje chyba najlepiej ostatnie zdanie całej teorii, ale spróbujmy omówić to na prostych przykładach.

**a) Widzę w materiałach ślepa mapę. Co zrobić na początek?**

Cóż – dobra praktyka mówi tak. Pilot obowiązkowo przed każdą imprezą nawigacyjną wyposaża się w kalkę kreślarską (spokojnie, tym razem o Was zadbamy 😊). W sytuacji, gdy w Naszych materiałach znajdują się takie właśnie ślepe mapy dobrze jest przed rozpoczęciem podróży przerysować sobie wszystkie właśnie na kalkę. Przerysowujemy wszystkie elementy które tam się znajdują tj. punkty, strzałki, północ i skalę. A po co? O tym zaraz....

**b) Jak odnaleźć ślepa mapę na mapie?**

Jak już mamy przerysowane takie mapy sytuacja robi się o niebo prostsza, bo musimy tylko zweryfikować czy ślepa mapa jest narysowana w tej samej skali co mapa po której podróżujemy (każdy materiał musi mieć opisaną swoją skalę, np. M10, M20 itp....) – jeśli są takie same to już sprawa jest znacznie prostsza (ponieważ na Naszej imprezie nie będzie innych przypadków pozwolimy sobie nie mieszać wam nadto w głowie i omawiać co by było gdyby... to jak złapiecie bakcyła do końca 😊).

Zatem skale się zgadzają, mamy przerysowaną mapkę i co dalej?

Każda ślepa mapa musi posiadać swój punkt nawiazania (to właśnie ten punkt lub punkty które przemalowaliście sobie na ślepej mapie na kalkę). I teraz sprawa jest już całkowicie banalna – nakładamy kalkę na mapę po której jeździmy tak, aby:

- punkt pokrywał się z tym samym punktem na mapie
- północ mapy i ślepej mapy była ustawiona w tę samą stronę

I już jesteśmy w domu, bo oczom ukazuje nam się właśnie Nasza ślepa mapa. Sytuacje tutaj mogą być już z goła różne:

- ślepa mapa może całkowicie pokrywać się z drogami na mapie – sytuacja wręcz idealna
- ślepa mapa może częściowo pokrywać się z drogami na mapie a częściowo przebiegać drogami której na nich nie ma – cóż, małe schodki ale jest dobrze
- ślepa mapa może w ogóle nie pokrywać się z drogami – nieco trudniej, ale nic strasznego, wszak już wiemy gdzie się zaczyna a gdzie kończy 😊 a to wszystko co potrzebujemy wiedzieć I tu kolejna zagadka którą zaraz rozwiążemy...

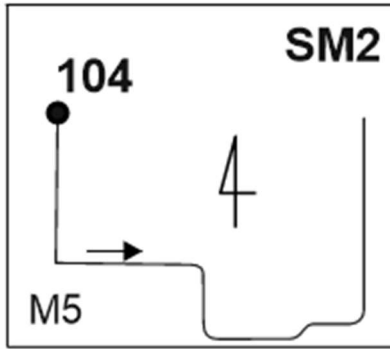
**c) Gdzie zaczyna się a gdzie kończy ślepa mapa?**

Podstawowa zasada – zawsze, bezwzględnie na skrzyżowaniu dróg w rzeczywistości (w naturze). Nie musi to być jednoznaczne ze skrzyżowaniem na mapie (mapa nie musi zawierać wszystkich dróg). Niedopuszczalne jest jednak aby mapa zaczynała się lub kończyła w połowie prostej drogi 😊

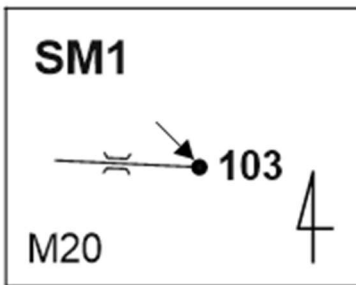
**d) A gdzie zaczyna się i kończy na rusunku?**

Tutaj sytuacja nie zawsze jest identyczna ale zawsze jest jasna i klarowna. Otóż, każda ślepa mapa jako element obowiązkowy musi posiadać minimum jedną z trzech występujących na ślepej mapie strzałek:

- strzałkę kierunkową przejazdu: to taka strzałka wzdłuż mapy która mówi w którą stronę mamy ją pokonać, zatem wiemy gdzie jest początek a gdzie koniec, przy czym rozpocząć możemy dojeżdżając do skrzyżowania od dowolnej strony, i tak samo kończąc możemy pojechać w dowolną stronę (oczywiście biorąc pod uwagę dalsze planowanie), czyli pokonanie ślepej mapy kończymy stając na jej końcowym skrzyżowaniu (choć dla bezpieczeństwa lepiej stanąć przed skrzyżowaniem w bezpiecznym miejscu 😊)



- strzałkę najazdową: to taka strzałka skierowana grotem w kierunku któregoś końca ślepej mapy, która informuje nas w jaki sposób (od której strony najeżdżając na skrzyżowanie) musimy zaplanować dojazd i od tego miejsca rozpocząć pokonywanie ślepej mapy)



- strzałkę wyjazdową: analogicznie jak wyżej tylko jest to strzałka skierowana odwrotnie czyli grotem od ślepej mapy i informuje o metodzie opuszczania (czyli jednocześnie informuje który z końców ślepej mapy jest jej... końcem 😊 ).

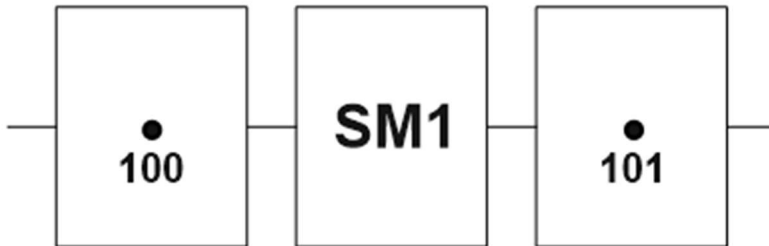


Koniec końców – obligatoryjnie musi pojawić się jedna z wymienionych strzałek, ale nic nie szkodzi na przeszkodzie by pojawiły się dwie lub nawet trzy – wszystko zależy od pomysłowości autora.

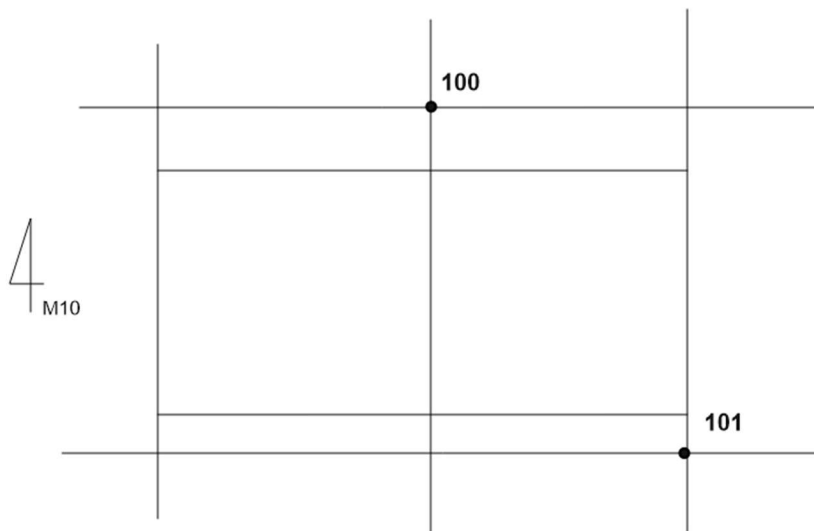
## 2. Ślepe mapy i przejazdy – czyli podstawy na przykładach

Żeby było możliwie przejrzyste i żeby łatwiej było zrozumieć operować będziemy we wszystkich przykładach na małym wycinku mapy i prostym schemacie poleceń. Weźmiemy pod uwagę jedną i taką samą ślepą mapę przy czym zmieniać będziemy strzałki i popatrzymy na przykładach jak zmienia to nasze planowanie trasy.

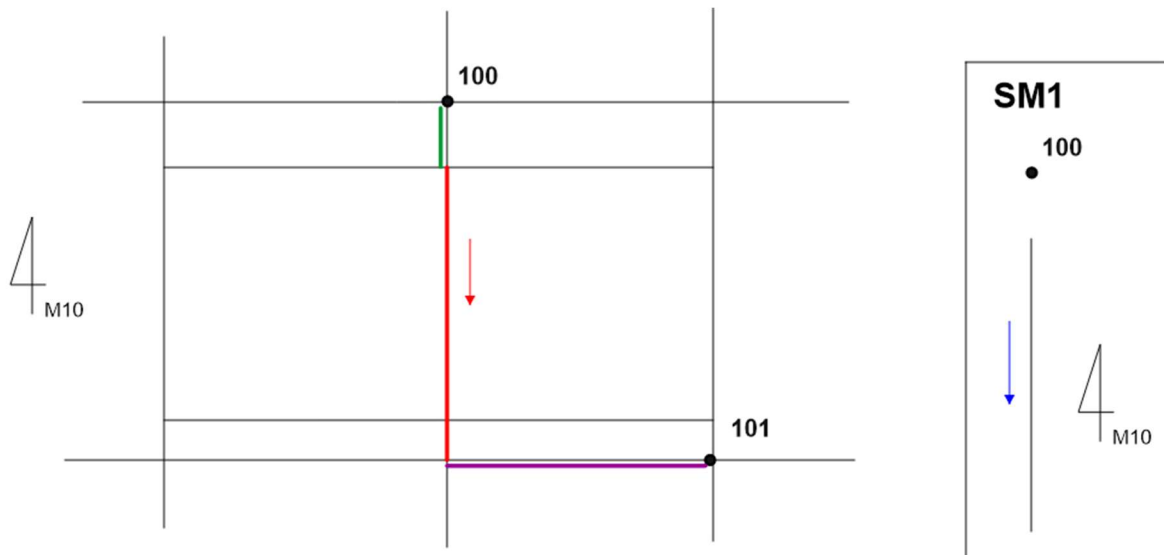
Więc nasz przykładowy wycinek itinerera:



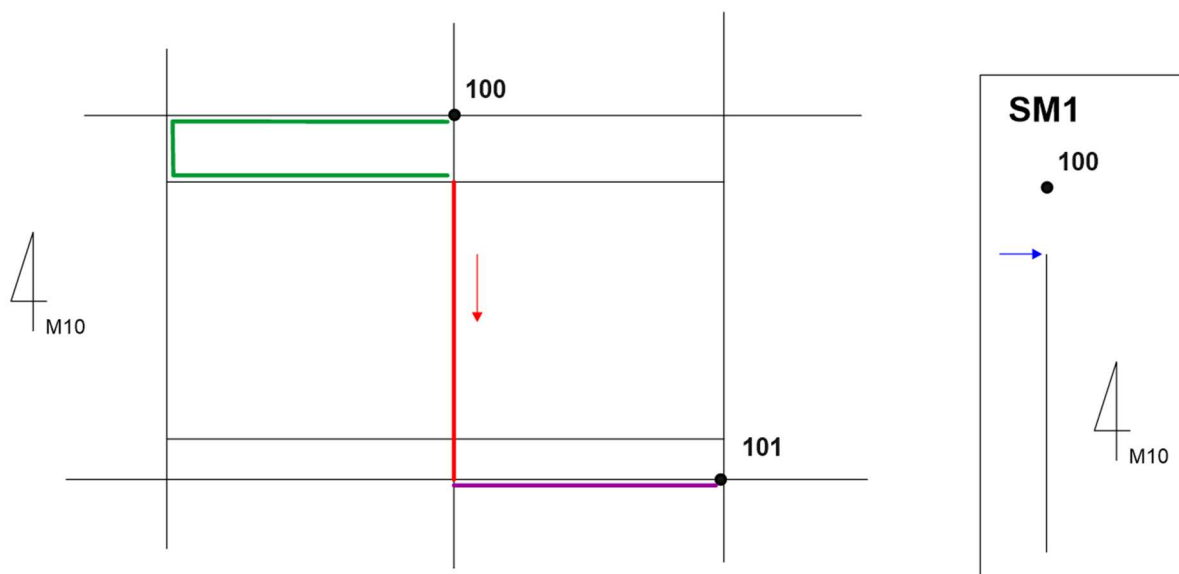
I nasz wycinek mapy



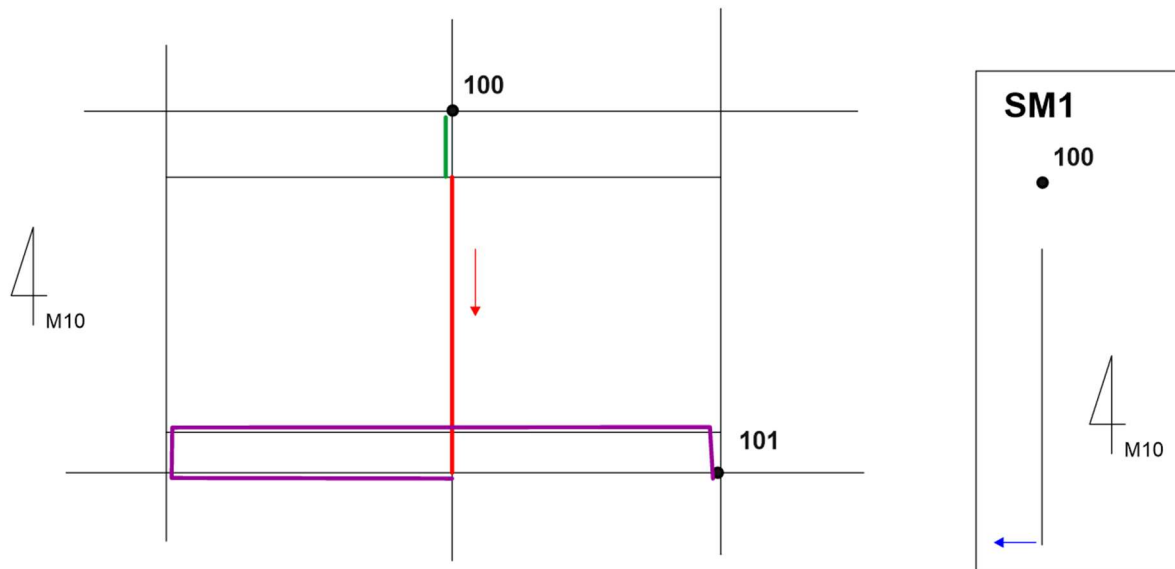
No to lecimy z przykładem nr 1 – prosta ślepa mapa z kierunkiem przejazdu (dla ułatwienia to ta niebieska strzałka przy rysunku SM). W tej sytuacji dojazd jest prosty (realizowany zieloną kreską) tak samo dojazd po opuszczeniu SM do pkt 101 (realizowany fioletową kreską)



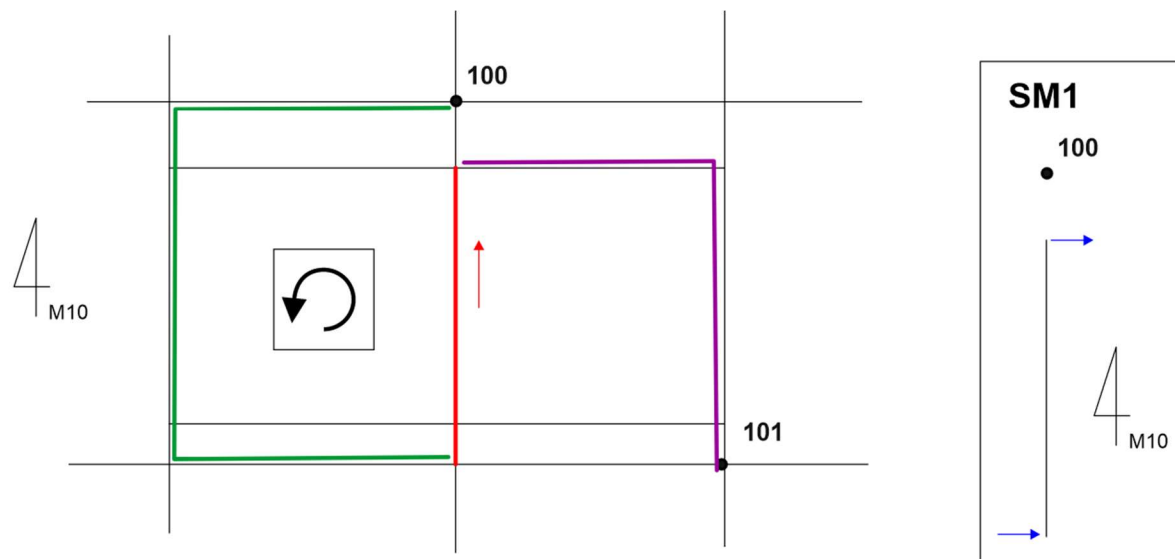
No więc teraz zmienimy sytuację – strzałka będzie strzałką najazdową czyli powie nam jak rozpocząć ślepą mapę (i de facto jak ją dalej pokonać, bo miejsce gdzie wskazuje grot będzie początkiem). Ponownie dojazd na zielono a wyjazd do pkt 101 na fioletowo (ten, jak zauważycie się nie zmieni, bo strzałka początkowa nie ma wpływu na to co na końcu).



Odwróćmy sytuację raz jeszcze – teraz co się stanie jak będziemy mieli tylko strzałkę wyjazdową? Cóż dojazd będzie szybki, zmieni się jednak to co się stanie po zakończeniu ślepej mapy (czyli wyjechaniu z niej zgodnie ze strzałką – tak tak, dopiero po wyjechaniu w tym kierunku zakończymy Naszą ślepą mapę).



No to sam koniec mały smaczek – dwie strzałki: wjazdowa i wyjazdowa. Ale uwaga pojawię się w innych miejscach i zobaczcie jak wszystko zaczyna się zmieniać (ta niby drobna zmiana de facto zmieniła nam kierunek przejazdu a w planowaniu namieszała znacząco).



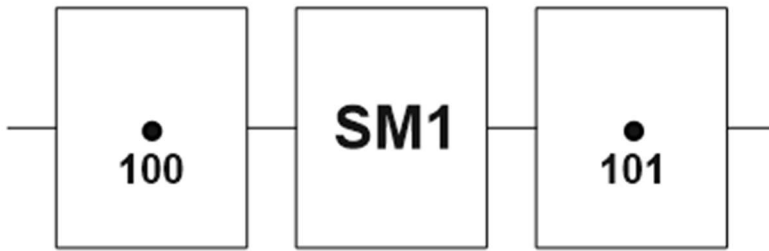
No i przy ostatnim przykładzie musiał już pojawić się „zegar” tak, żeby było „na czysto”. A po co? Na to już powinniście znać odpowiedź, wszak było w poprzednich lekcjach 😊 Jeśli nie pamiętacie to warto ten temat powtórzyć!

Więc – na przykładach omówiliśmy co nam czynią te wredne strzałki i jak wbrew pozorom są istotne, tak więc obowiązkowo należy ich pilnować i zawsze mieć przerysowane (zgubienie jednej potrafi niestety całkiem sporo namieszać).

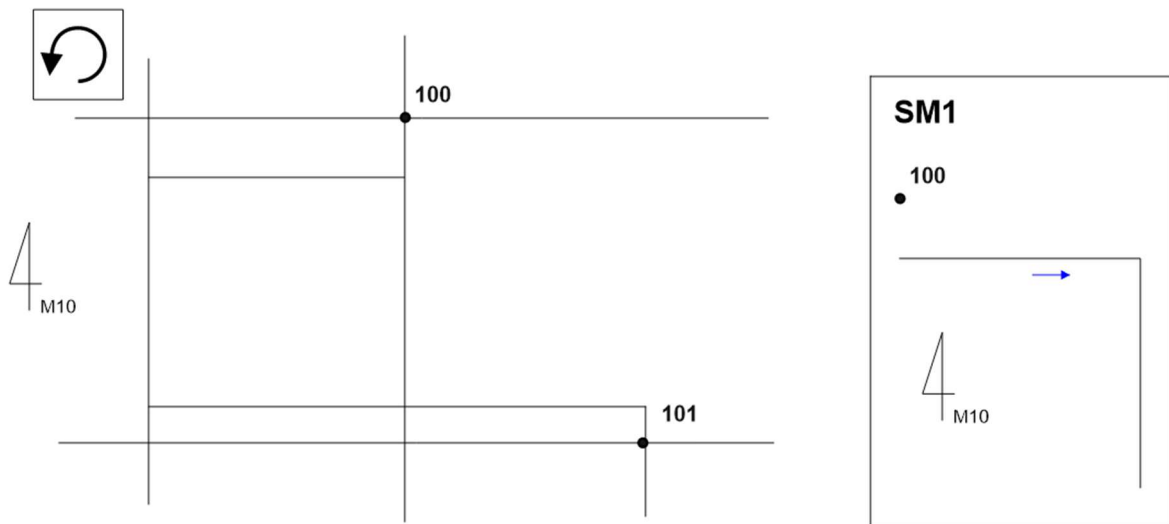
### 3. Ślepa mapa całkiem ślepa – czyli co zrobić jak ślepa mapa nie pokrywa się z drogami na mapie? Zobaczmy na przykładach

Teraz sprawa już nie jest tak skomplikowana, w sumie nie różni się niczym szczególnym od wcześniejszych przykładów tylko.... Nie widzimy od razu naszej drogi, po której biegnie ślepa mapa.

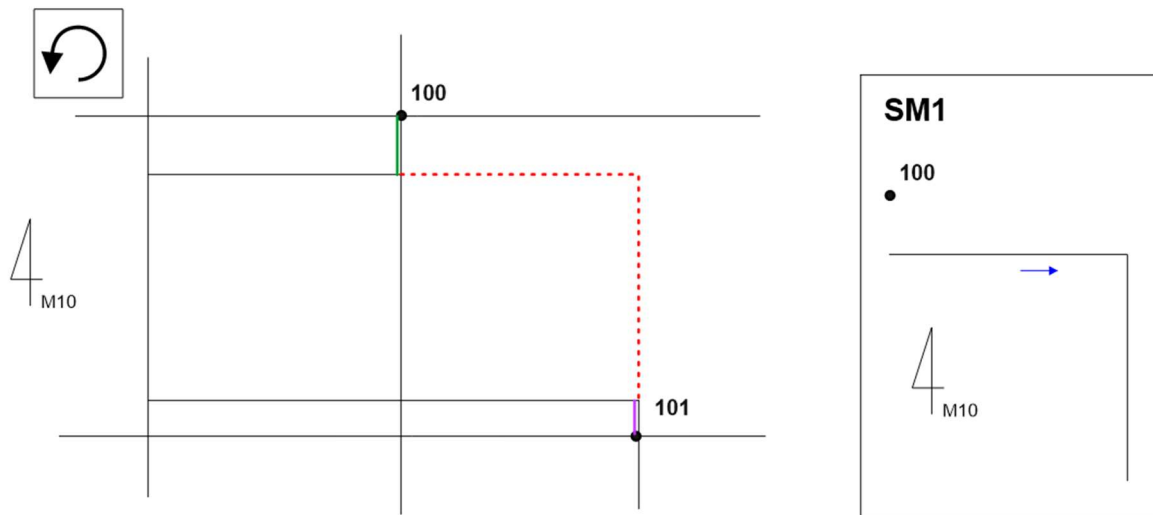
Ponownie nasz przykładowy itinerer



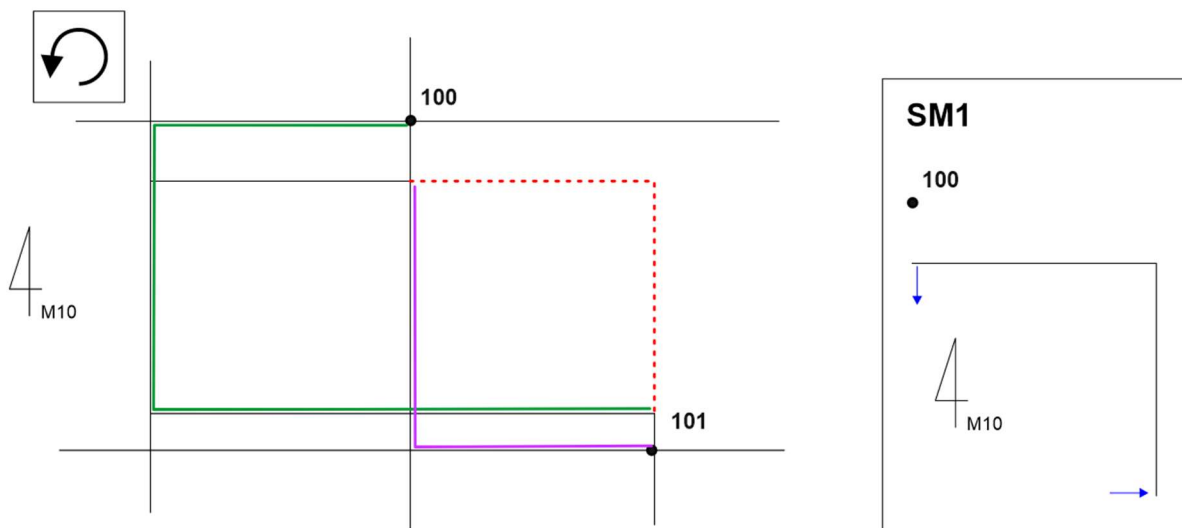
No i lecimy... widzimy coś takiego i??



Nie nie nie, nie łapiemy się za głowę. Kalka, długopis rysujemy.... Przykładamy... i nasza ślepa mapa to ta przerywana kreska a planowanie ponownie pokazujemy kolorami (już chyba nauczyliście się jakimi 😊 )



No to chyba ostatni już przykład na dzisiaj – jesteście sprytni więc jak przejdziemy od razu do dwóch strzałek to na pewno ogarniecie o co chodzi 😊



I tym sposobem wprowadziliśmy Was w pierwsze tajniki wiedzy o ślepych mapach i mamy nadzieję, że są już nieco mniej straszne 😊 Jeśli macie jakieś pytania śmiało piszcie maila, postaramy się odpowiedzieć tak szybko jak damy radę!

Dobrej nocy i niech wam się nie śnią po nocach nie-sławne „esemy” :D