

SLS - Skrócona Lekcja Szkoleniowa

W tym zeszycie, nie znajdziecie wiedzy „jak wygrać rajd”, natomiast znajdziecie minimum wiedzy, jak dojechać do mety, będąc pierwszy / drugi raz, na rajdzie turystyczno-nawigacyjnym.

Podstawowe pojęcia:

- **ITINERER** - spis wszystkich komend, uwag, rysunków, map i planów potrzebnych do przejechania trasy rajdu. po starcie zawsze przejrzyj wszystkie materiały które dostałeś i opracuj je wg swoich wymagań. Omówimy dalej...
- **KARTA DROGOWA** - najważniejszy dokument o który dba użytkownik! Tutaj wpisujemy napotkane PKP-y. Zadbaj o jego czytelność i kompletność wpisów. Wg. tego dokumentu zostaniemy ocenieni i umieszczeni na liście zwycięzców. PAMIĘTAJ - wpisy czytelne! Żadnych skreśleń czy poprawek - to są punkty karne.
- **PKP** - (Punkt Kontroli Przejazdu) - (samoobsługowe) to tablica lub inne oznaczenie miejsca na trasie przejazdu. Miejsce to musimy odnotować w Karcie Drogowej. Spotykanymi formami PKP są tablice organizatora, znaki drogowe, pytania organizatora i rzadko już stosowane „zdjęcia”. Mogą być to też punkty obsługiwane przez sędziego (“pieczętka”). Stosowana forma i rodzaj PKP, zawsze jest opisana w Itinererze i omówiona na Odprawie.
- **START, PKC** - (Punkt Kontroli Czasu), **META** - miejsca, gdzie otrzymujemy lub zdajemy wypełnioną kartę drogową. PAMIĘTAJ na te punkty zawsze wjeżdżamy dokładnie o wyznaczonym czasie. Jeżeli na PKC lub METĘ przyjedziemy wcześniej (organizator może na to zezwolić), to musimy sędziemu podać dokładną godzinę o której mieliśmy się zjawić. Inaczej wcześniejszy przyjazd jest karany punktami (tak jak za spóźnienie)!
- **ODPRAWA** - Od tego zaczyna się rajd. Tutaj zostaną omówione przez Komandora Rajdu i Autora Trasy, najważniejsze sprawy dotyczące całości rajdu, jak i trasy rajdu.
- **CZAS** - bardzo ważna sprawa na rajdzie. NIE BIJEMY REKORDÓW PRĘDKOŚCI!. Organizator zawsze wyznacza czas na przejazd poszczególnych odcinków. Pamiętaj! WYLICZ sobie i zapisz czas dojazdu na PKC / METĘ. Spóźnienie jest dopuszczalne ale przekroczenie granicy spóźnień - to 8 000 punktów, czyli praktycznie dyskwalifikacja. Zawsze kontroluj gdzie jesteś i jeżeli się zbliża „Dead Line” - zapomnij o trasie, PKP-ach i jedź prosto na PKC-Metę...

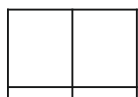
Podstawowe zasady przejazdu.

Na starcie otrzymaliście materiały rajdowe. Znalazł się tam z pewnością ITINERER. Są tam wszystkie informacje potrzebne do przejechania. Jest Czas przejazdu, jest info skąd-dokąd, są CONSTANSE, mapy, inne takie... Teraz garść informacji o...

Najważniejszą rzeczą jest prawidłowe odczytywanie przez pilota kolejnych kratek itinerera. Na konkretnych przykładach opiszemy co i jak powinien czytać pilot. :-)

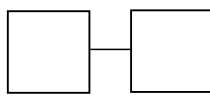
Kierowca oczywiście powinien / może, ale nie musi, wykonać komendy! Wszystko uzależnione jest od rzeczywistej sytuacji na drodze.

Rozróżniamy dwa rodzaje kraterów itinerera i dwa sposoby jazdy pomiędzy nimi.



Kratki podkreślone zawierają polecenia „jazdy z natury”. Jeżeli w materiałach jest

mapa, to służy ona tylko jako element pomocniczy i nie musimy na nią patrzeć!



Kratki bez podkreślenia oznaczają jazdę wg. mapy. Żeby wykonać następane

polecenie trzeba znaleźć swoją rzeczywistą pozycję na dołączonej mapie

Jak widzimy kratki itinerera, mogą przylegać do siebie, pilot czyta wtedy „**jedź z natury**”. W drugim przypadku gdy kratki połączone są linią, pilot powinien odczytać: „**zaplanuj na mapie przejazd najkrótszą trasą, drogami które są na mapie**” pomiędzy kratką poprzedzającą a następną.

Jazda z natury

wszystkie drogi są dla nas jednakowo ważne i są jednakowo opisane.
- asfaltowe, z kostki, gruntowe itp.

jedziemy zgodnie z obowiązującymi przepisami ruchu drogowego takie jak: znaki drogowe pionowe i poziome, sygnalizatory. Przestrzeganie przepisów o ruchu drogowym i bezpieczeństwo to **sprawa absolutnie nadrzędna!**

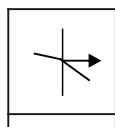
nieopisane w Itinererze skrzyżowania pokonujemy jadąc na wprost, chyba że na takim (nieopisanym) skrzyżowaniu występuje znak „drogi głównej”, wtedy jedziemy zgodnie z tym znakiem.



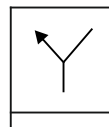
nie przejeżdżamy przez bramy, chyba że jest taki zapis w Itinererze.

w kratce Itinerera najazd na sytuację jest zawsze od dołu kratki (pionowo ku górze)

skrzyżowania opisane w itinererze, opuszczamy zgodnie ze szkicem skrzyżowania



np: Skrzyżowanie o pokazanej konfiguracji opuść, skręcając w prawo o 90 stopni.

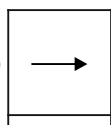


rozwidlenie dróg opuść, skręcając w lewo

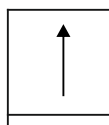
skrzyżowania mogą być opisane schematycznie, np „na najbliższym skrzyżowaniu



lub



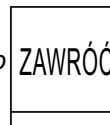
skręć maksymalnie w prawo”



jedź prosto”



lub



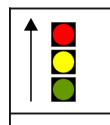
wykonaj opisane komendy”



Miń znak drogowy - tylko i tylko tyle! - tu nie ma żadnej innej informacji np. jak pokonać skrzyżowanie!



Miń pokazany znak drogowy i zaraz za nim, na najbliższej możliwej sytuacji drogowej np. skrzyżowaniu, skręć w prawo.



Na skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną jedź prosto. Tu jest trochę inaczej niż po minięciu znaku drogowego!!!

UWAGA! jest to zawsze opis skrzyżowania z sygnalizacją świetlną.

Jeżeli sygnalizator stoi tylko przy przejściu dla pieszych i brak jest możliwości wykonania jakiegokolwiek skrętu, to taki sygnalizator nie jest brany pod uwagę! (nie jest on opisywany)

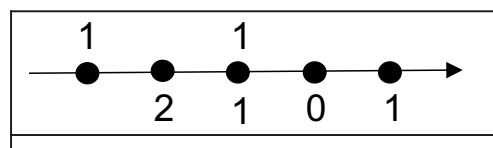
Zapis schematyczny „X”, „Y” - jest to opis jak przejechać przez skrzyżowanie o czterech, trzech ulicach tworzących to skrzyżowanie. W Itinererze znajduje się opis jak ponumerowane są poszczególne ulice tego skrzyżowania. Pierwsza cyfra opisu mówi nam o „numerze” ulicy którą wjeżdżamy, a druga o „numerze” drogi wyjazdowej.

CONSTANS - to stały element opisu trasy, opisany osobno w Itinererze, który w momencie wystąpienia na trasie, przerywa aktualnie wykonywane zadanie i nakazuje wykonanie zadania opisanego w Constans. Dopiero po jego wykonaniu możemy powrócić do zadań opisanych w kratkach Itinerera


#**CHOINKA** (realna - zapis stosowany na tym rajdzie!) - jest to schematyczny zapis przejazdu przez kilka/naście skrzyżowań, gdzie kierunek przejazdu wyznacza grot strzałki. Węzły (kropki) opisują nam wystąpienie skrzyżowania, a cyfry opisują nam ile odejść drogi i z której strony mamy zostawić (odpuścić) pokonując skrzyżowanie. Na tego typu choince opisane są wszystkie kolejne skrzyżowania.

Dla przykładu choinkę pokazaną wyżej, pilot powinien przeczytać następująco:

- na skrzyżowaniu zostaw jedną ulicę z lewej strony.
- teraz zostaw dwie ulice z prawej strony.
- przez skrzyżowanie przejedź zostawiając jedną ulicę z prawej i jedną ulicę z lewej strony.
- na skrzyżowaniu zostaw ZERO ulic z prawej strony lub inaczej czytając -> skręć w prawo.
- na skrzyżowaniu zostaw jedną ulicę po prawej stronie.



Podpowiedź nr 1: Aby nie było łatwo, pamiętać należy o tym, że jeśli napotkamy na CONSTANS, to przerywa on nam wykonywanie kolejnego polecenia choinki i dopiero po jego wykonaniu (Constans-u) możemy powrócić do choinki, w miejscu w którym została ona przerwana.

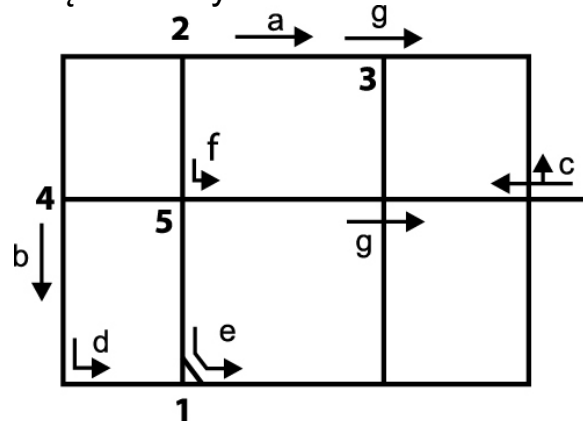
Podpowiedź nr 2: np. na skrzyżowaniu o kształcie  (na skrzyżowanie najeżdżamy od dołu)

- polecenie „zostaw jedną z prawej” - nakazuje nam skręcić w lewo...
- polecenie „zostaw jedną z lewej” - jedziemy prosto...
- polecenie „zostaw zero z prawej” - jedziemy prosto...

Na mapach które czasami dołączane są do Itinerera znajdują się czasami małe strzałki. Pokazują one kierunkowość ulic i sposób zachowania się na skrzyżowaniach.

Poniżej absolutnie uproszczony informator co i jak...

- a:** droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 2 do 3;
- b, d:** droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 4 do 1;
- c:** niedopuszczalne oznaczenie manewru;
- e:** nakaz jazdy przez skrzyżowania najeżdżając od 5 (strzałka kierunkowa obejmująca dwa skrzyżowania stosowana w przypadkach uzasadnionych graficznie);
- f:** nakaz skrętu na skrzyżowaniu 5 najeżdżając od 2;
- g:** nakaz jazdy na skrzyżowaniu najeżdżając od 5 lub 2.



PAMIĘTAJ!

przez punkty trzycyfrowe możemy przejeżdżać dowolną ilość razy. Natomiast punkty oznaczone literami oraz jedno lub dwucyfrowe możemy pokonać tylko wtedy gdy wymienione są one w Itinererze