



# SZKOLENIE PRZEDRAJDOWE



**PIKNIK**

**2018**



# Rajd Nawigacyjny - elementy

- Odprawa
- Próby SZ
- Test BRD
- START
- PKC
- META



# Odprawa

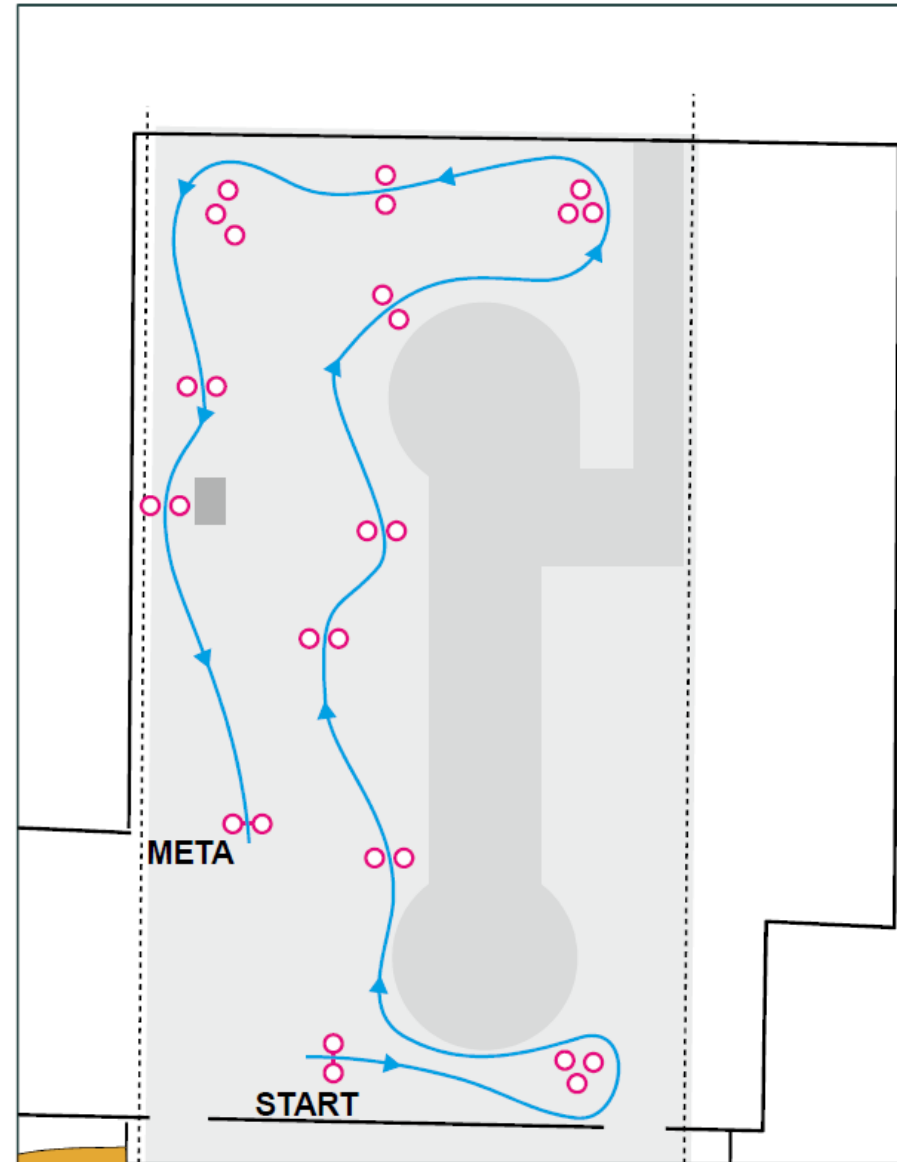
Należy stawić się punktualnie wg informacji przedrajdowej

- Omówienie podstawowych zagadnień rajdu
- Informacje na temat trasy, ewentualnych „nagłych wypadków”
- Omówienie PKPów występujących na trasie oraz harmonogramu
- Czas na zadawanie pytań

# Próby SZ

Próby sprawności kierowania pojazdem

- Przeprowadzane na wyłączonym z ruchu placu
- Start i Meta - sędziowie
- Poruszanie się zgodnie ze schematem
- Pomylenie trasy – taryfa
- Kara za potrącenie słupków



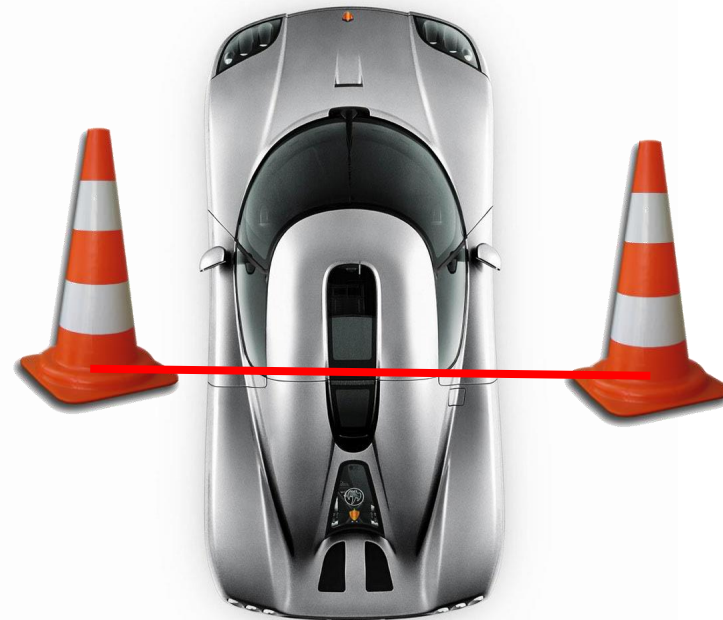
**SZ-2**

# Próby SZ

- Start z linii – linia przebiega inaczej niż w sporcie, nie po obrysie a na wysokości przedniej osi
- Odliczanie od 5,4... - ruszenie przed START karane jako falstart



# Próby SZ



- Meta – linia słupków między osiami, bezwzględne zatrzymanie pojazdu (zatrzymanie czasu w momencie odbicia amortyzatorów)
- Punkty karne
- Zasady liczenia

# START / PKC / META

- Oznaczenie strefy
- Zasady wjazdu na strefę – po przekroczeniu znaku początku strefy należy niezwłocznie udać się do sędziego  
W przypadku wystąpienia „kolejki” do PKC, a wystąpienia zadanego czasu wjazdu, pilot ma prawo przynieść sędziemu kartę drogową, po jej oddaniu samochód może przejechać przez strefę, z zachowaniem dużej ostrożności
- Po zdaniu karty należy niezwłocznie opuścić strefę





# Materiały rajdowe - itinerer

	<p style="text-align: center;">Turystyczno Nawigacyjne Mistrzostwa Polski</p>  <p style="text-align: right;">VI Runda TNMP Warszawa, 25.10.2014</p>							
<p style="text-align: center;"><b>TD1</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Trasa: START...PKC-1</b></p>						<p style="text-align: center;">l = 27 km t = 90min</p>	
<p style="text-align: center;"><b>START</b></p>		<p style="text-align: center;">L</p>		<p style="text-align: center;">P x2</p>	<p style="text-align: center;">L na 2</p>	<p style="text-align: center;">P</p>		
<p style="text-align: center;">L</p>			<p style="text-align: center;">T</p>	<p style="text-align: center;">L</p>	<p style="text-align: center;">P x4</p>	<p style="text-align: center;">L na 2</p>		



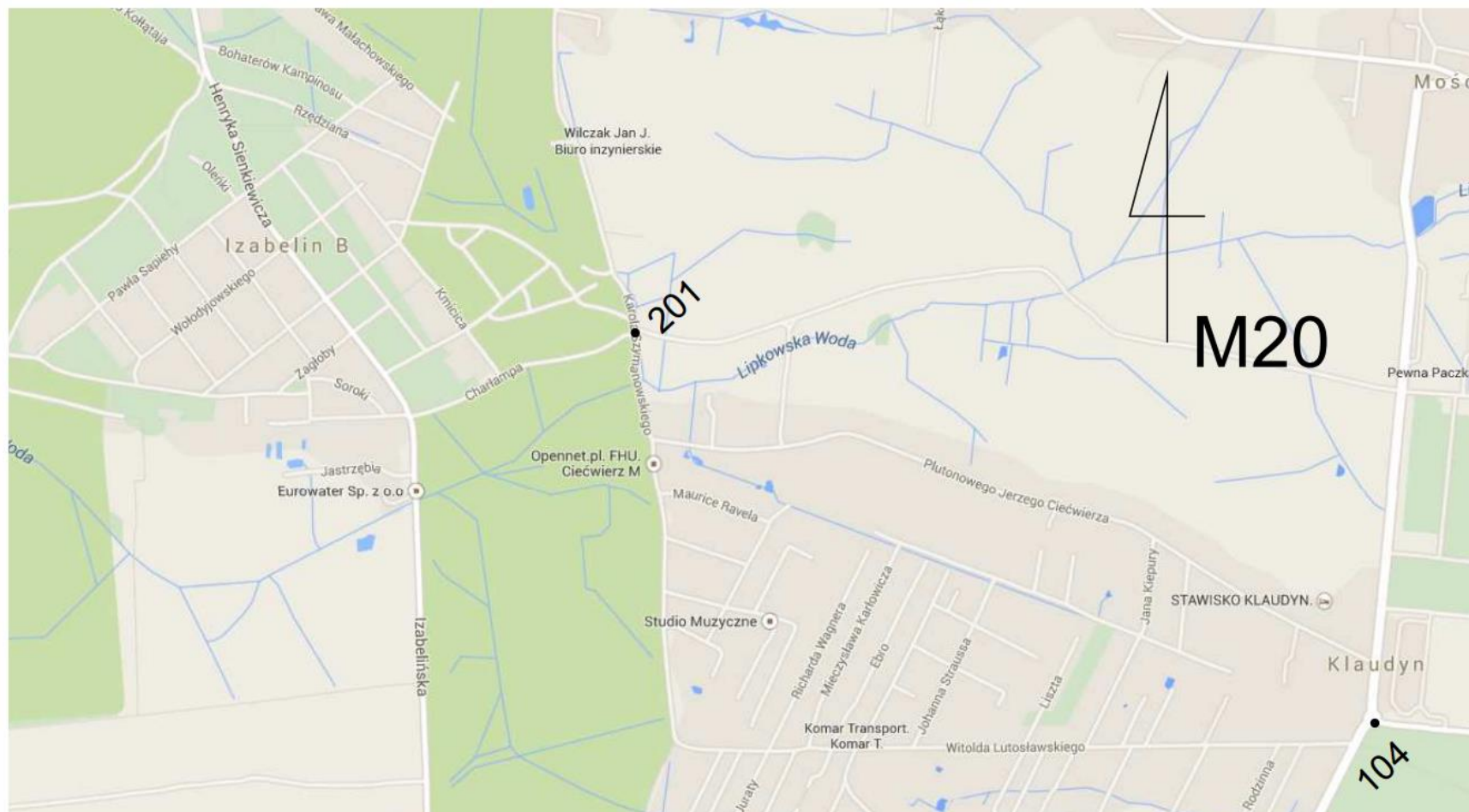


# Materiały rajdowe - mapa





# Materiały rajdowe - mapa



# Materiały rajdowe – PKPy



PKP z obsługą sędziowską



PKP samoobsługowy



PKP samoobsługowy  
z zadaniem kierunkiem  
manewru



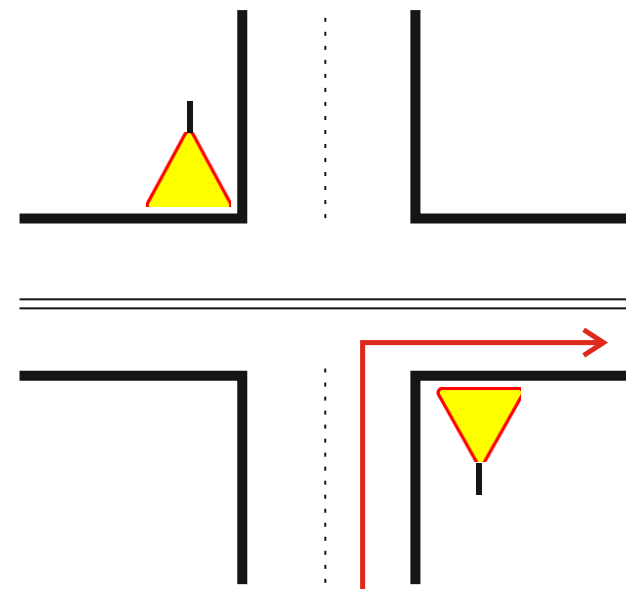
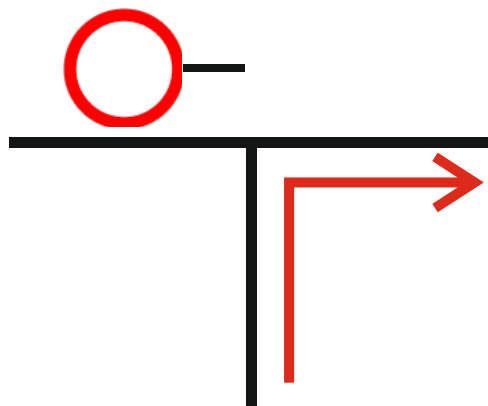
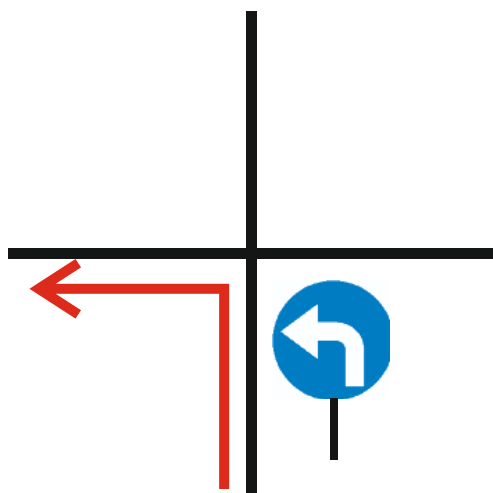
PKP samoobsługowy  
„zawrót”



# Materiały rajdowe – karta drogowa

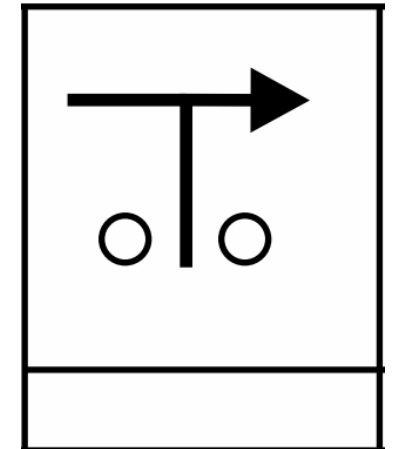
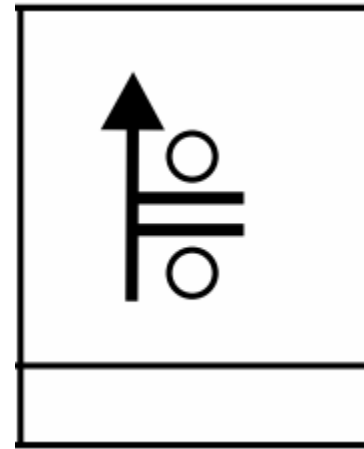
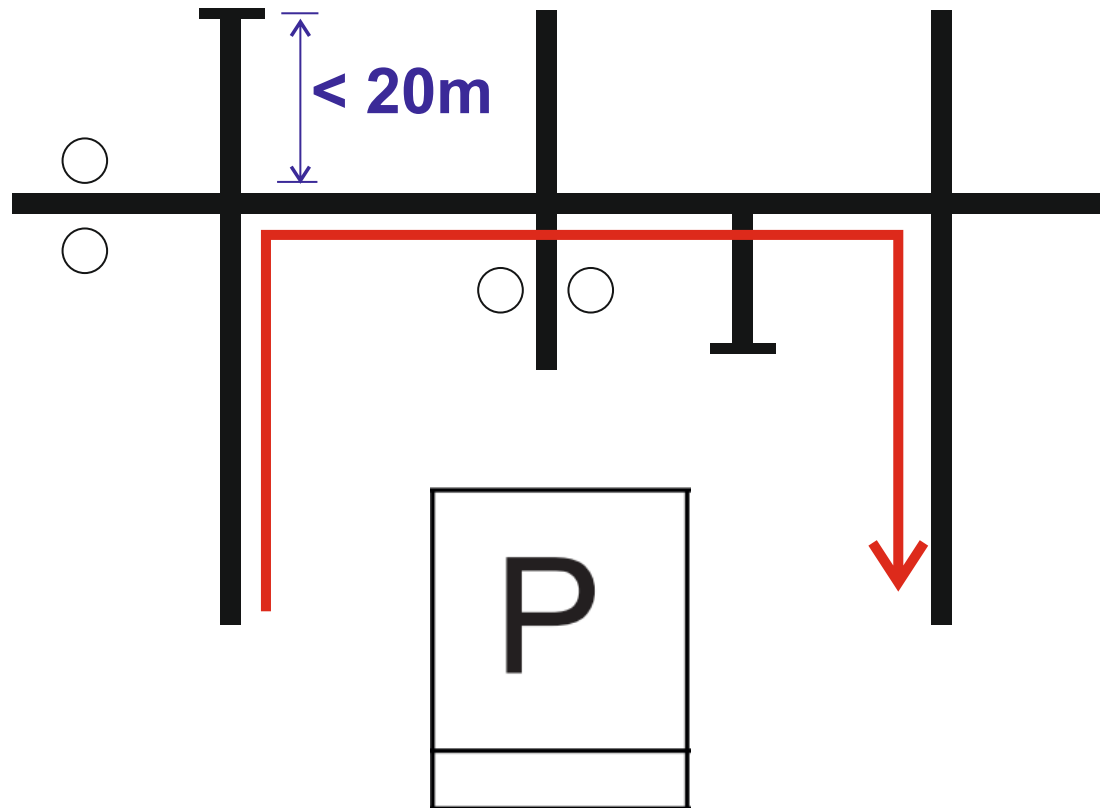
	<p>Turystyczno Nawigacyjne Mistrzostwa Polski</p> <p><b>ŚWIATOWID'2014</b></p> <p>Warszawa 24-26.10.2014</p> <p>VI Runda TNMP</p> <p>Warszawa, 25.10.2014</p>	
<p><b>KARTA DROGOWA TD-1</b></p>		


# Podstawowe zasady - Skrzyżowania



***Jednoznaczne przejazdy uwarunkowane sytuacją drogową. Brak wyboru kierunku jazdy. Droga może zostać „zamknięta” również przez inne elementy zastosowane w itinererze jak np. constans***

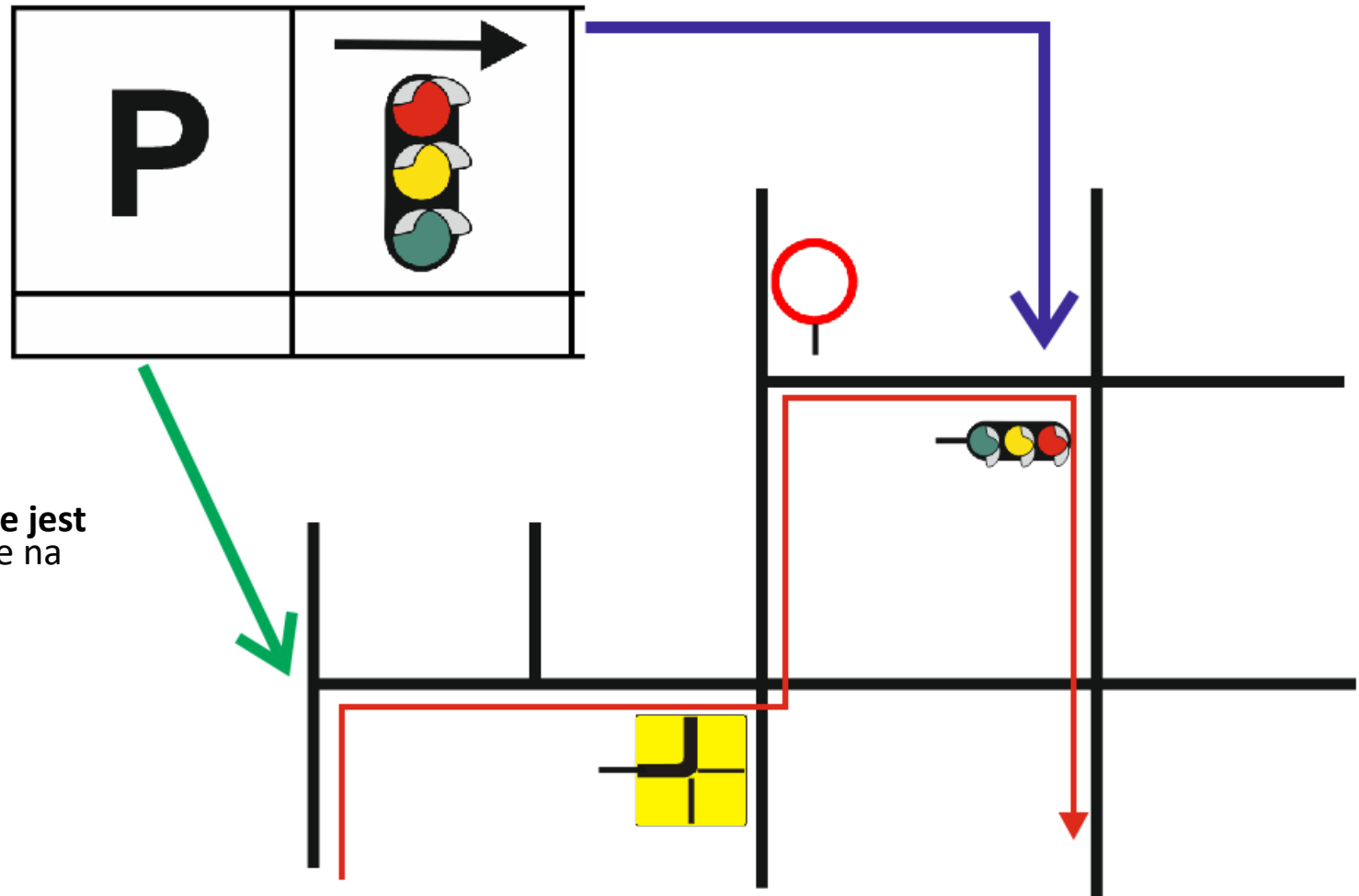
# Podstawowe zasady - Skrzyżowania



Z zasady **w bramy nie wjeżdżamy**.  
Wszystkie sytuacje drogowe, które nakazują wjazd w bramę muszą jednoznacznie wynikać z materiałów rajdowych

Bramy zawsze oznaczane są dwoma kółkami

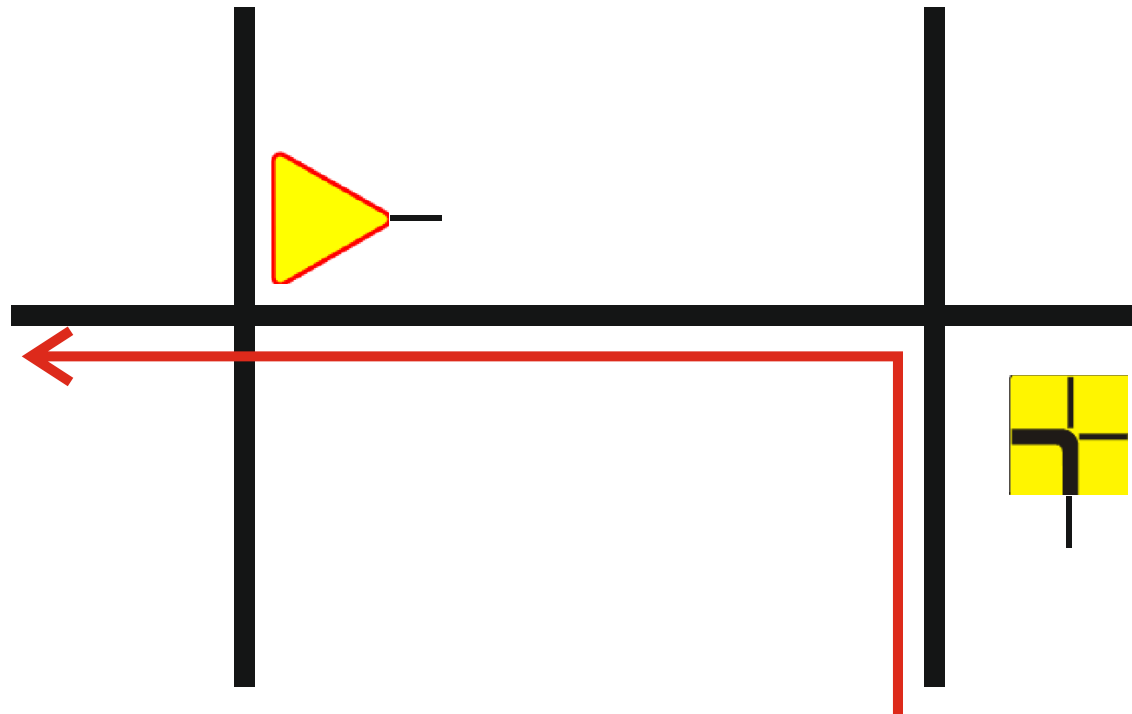
# Podstawowe zasady – „Kiełbasa”



Jeżeli skrzyżowanie, na które najeżdżamy **nie jest opisane w itinererze**, pokonujemy je zawsze na wprost lub tak jak wskazuje kierunek drogi głównej.

Skrzyżowania z jednoznacznym przejazdem pokonujemy zgodnie z zasadami ruchu drogowego.

# Podstawowe zasady – „Kiełbasa”

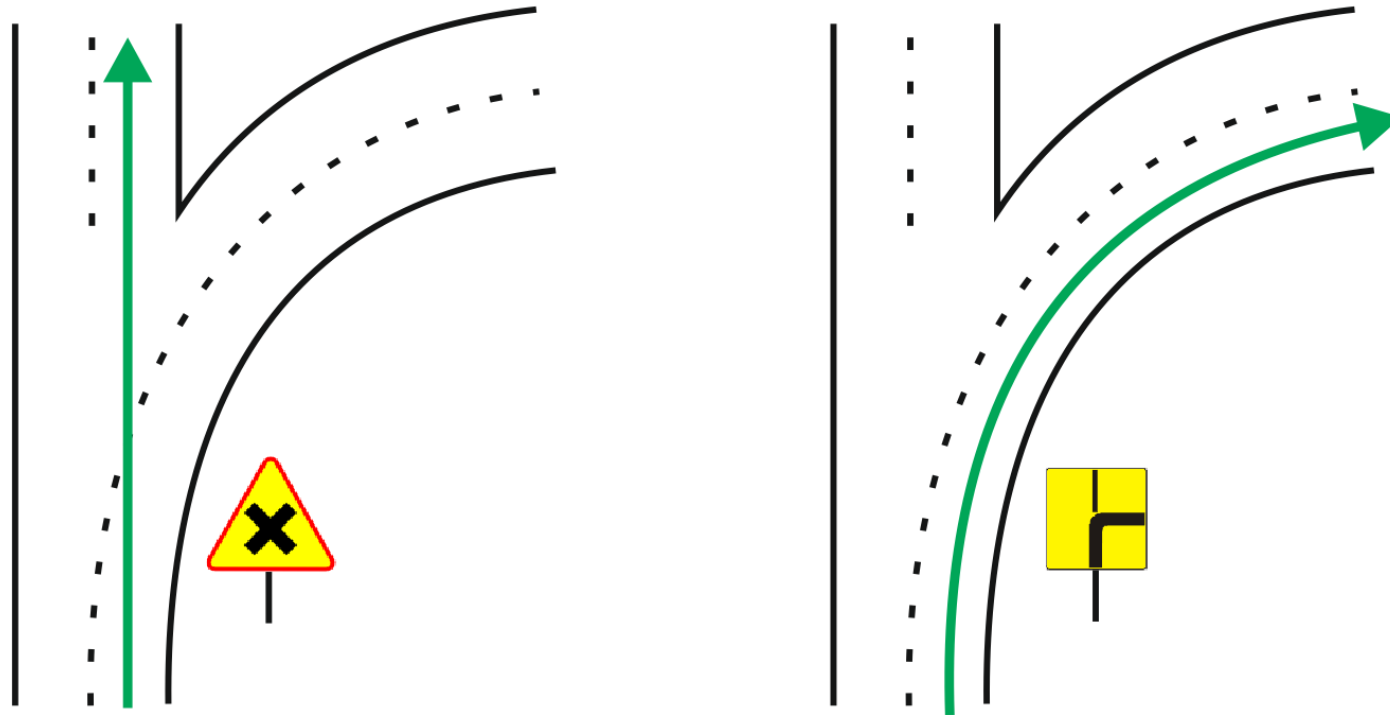


Jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane w itinererze, a **wskazany jest na nim kierunek drogi głównej**, pokonujemy je zawsze **wzdłuż drogi głównej**.

Jeżeli skrzyżowanie nie jest opisane w itinererze, i **brak jest wytyczonej drogi głównej**, pokonujemy je zawsze **na wprost**.

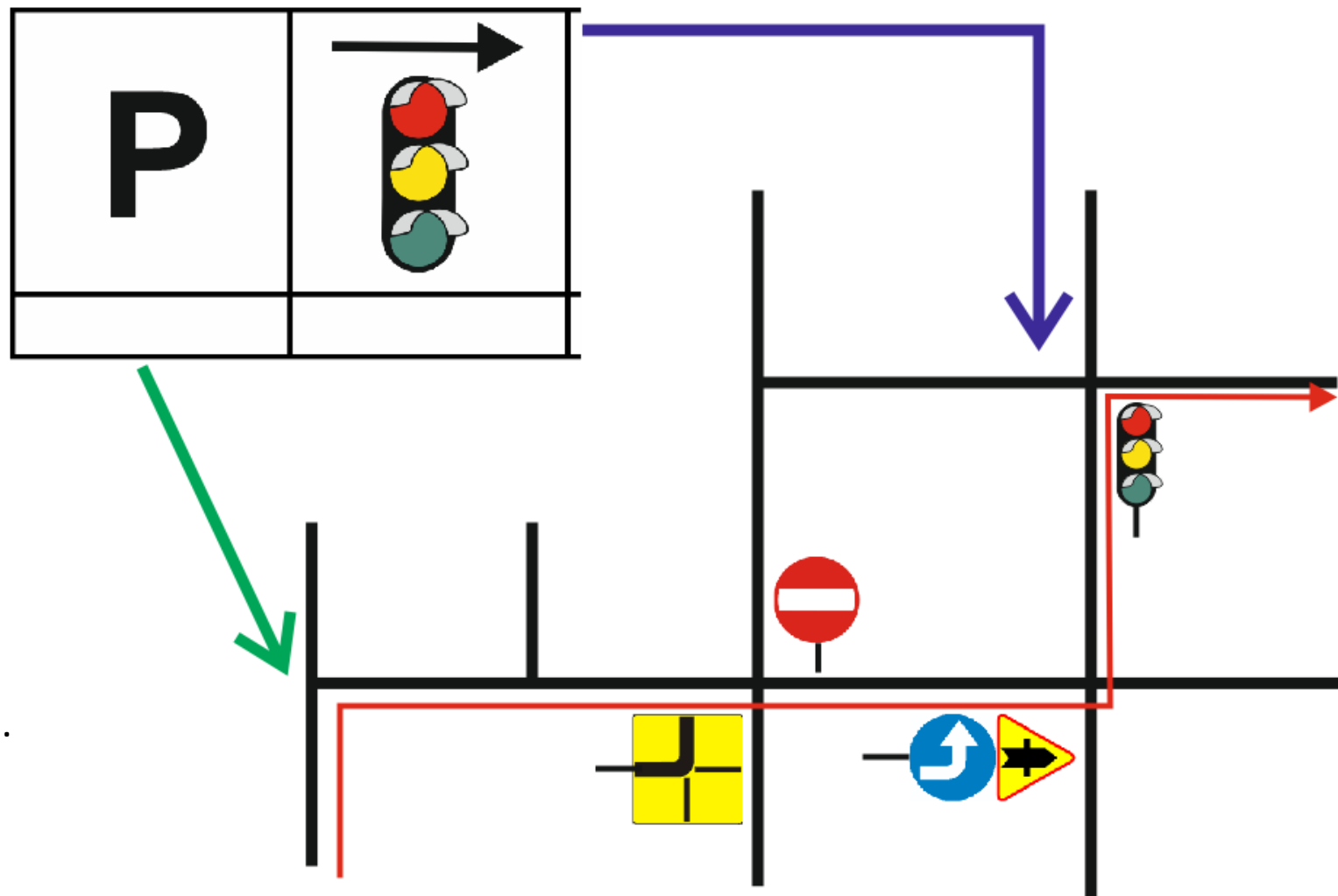


# Podstawowe zasady – „Kiełbasa”



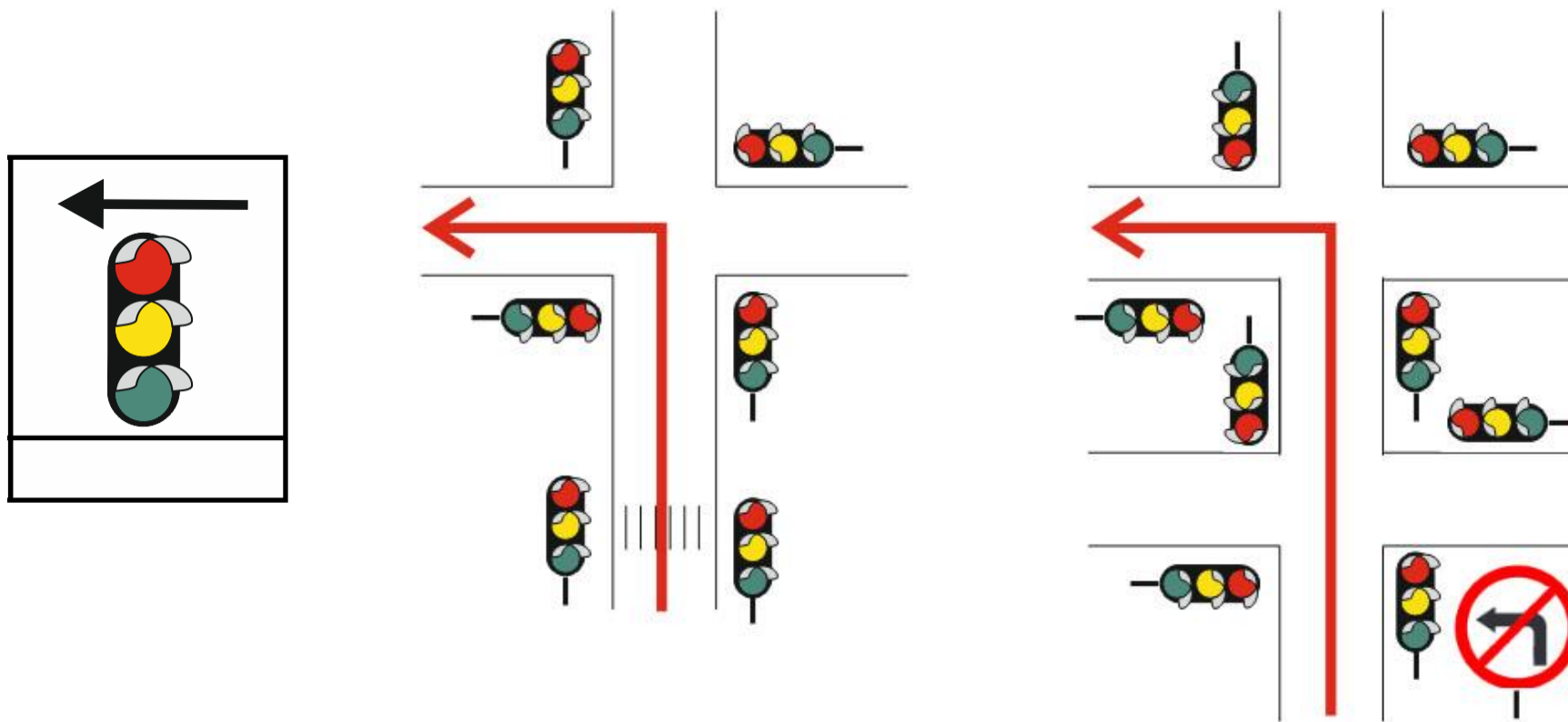
Linie poziome na jezdni nie wyznaczają toru jazdy.

# Podstawowe zasady – „Kiełbasa”



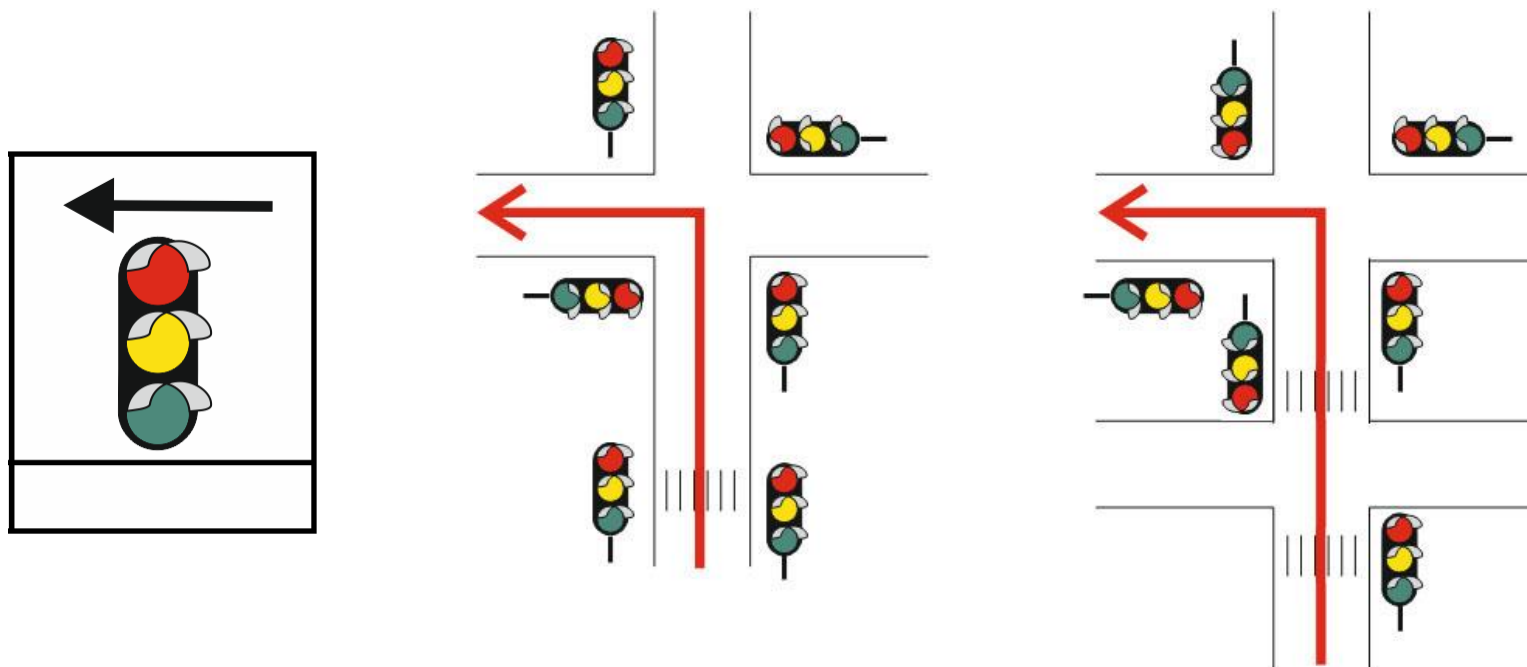
Sytuacje w których nie da się podążać drogą główną pokonujemy na wprost bądź zgodnie z jednoznacznym wyjazdem.

# Podstawowe zasady – Światła



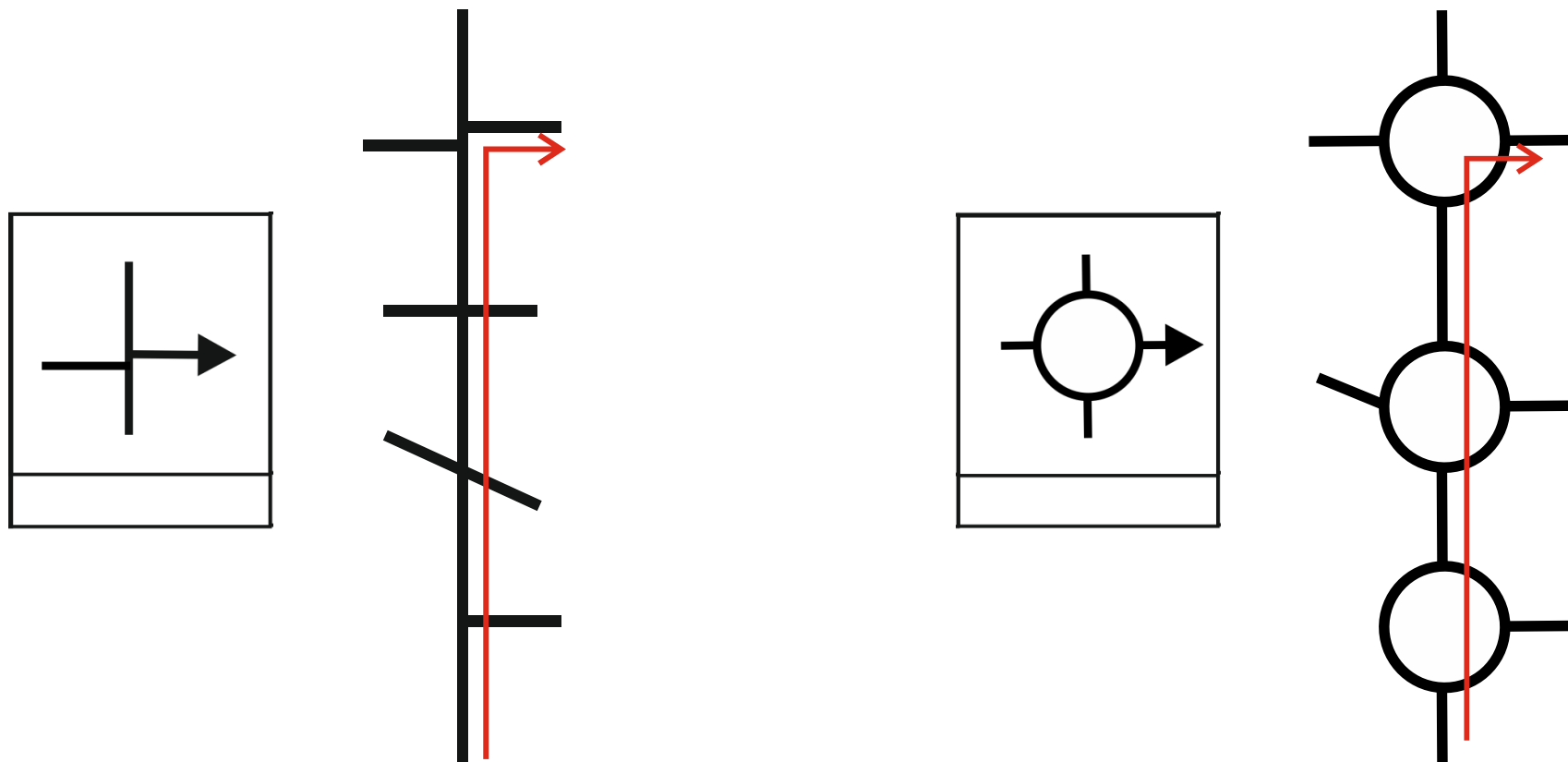
Manewry na światłach opisane w itinererze wykonujemy **wyłącznie na skrzyżowaniach**, światła dotyczące przejścia dla pieszych pomiędzy skrzyżowaniami są pomijane (nie można ich opisywać w itinererze).

# Podstawowe zasady – Światła



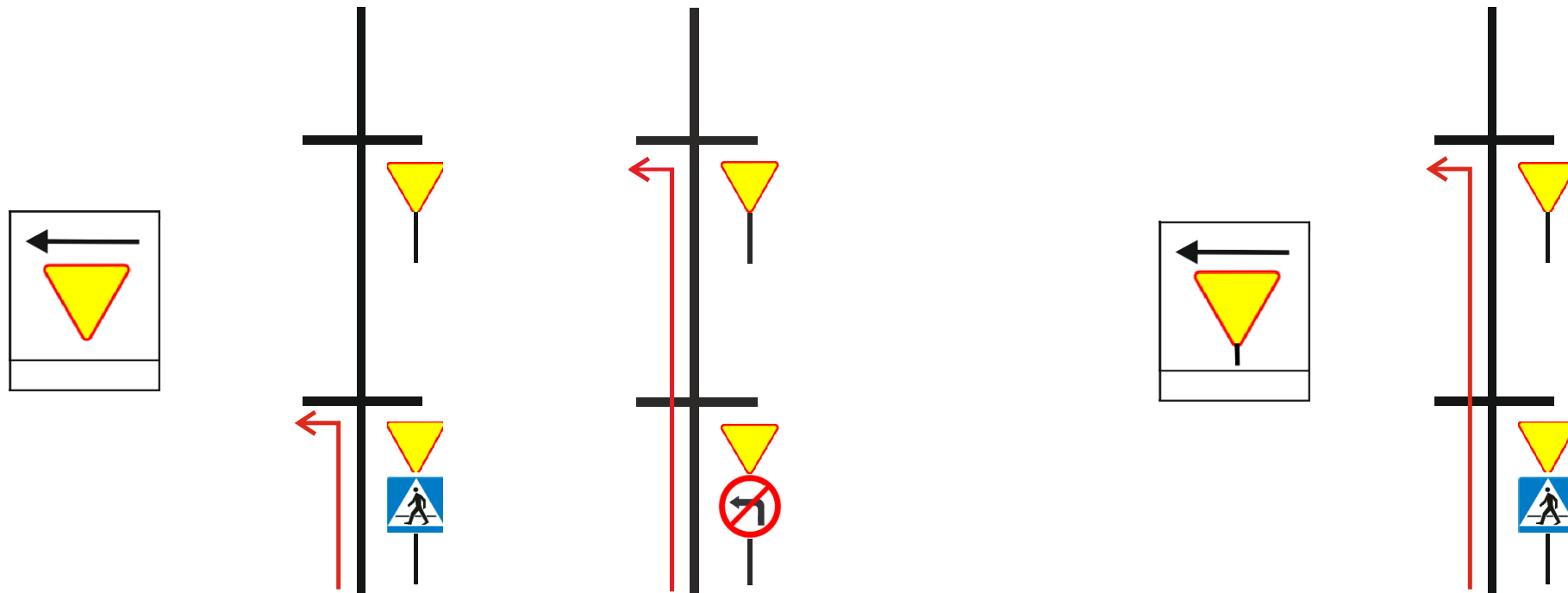
Manewry na światłach opisane w itinererze wykonujemy **wyłącznie na skrzyżowaniach**, światła dotyczące przejścia dla pieszych są pomijane (nie można ich opisywać w itinererze). Sygnalizator świetlny dotyczy skrzyżowania wtedy, gdy ruch drogowy na pozostałych drogach dochodzących do skrzyżowania sterowany jest innymi, dowolnie umieszczonymi, sygnalizatorami świetlnymi. W tym wypadku (prawy rysunek – skrzyżowanie na dole) światła dotyczą tylko ruchu pieszych (brak sygnalizatorów dla jezdni prostopadłej do ruchu).

# Podstawowe zasady – Strzałki



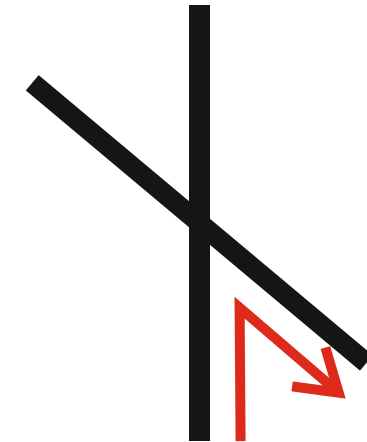
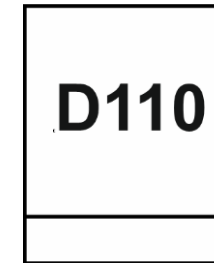
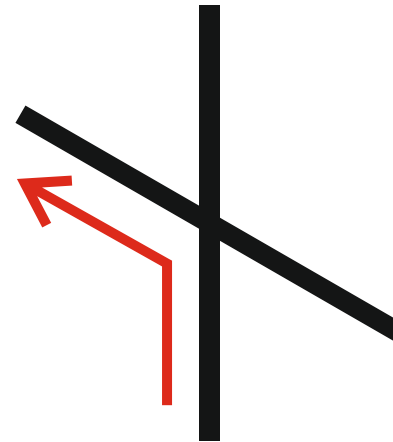
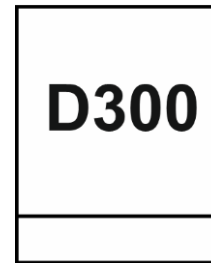
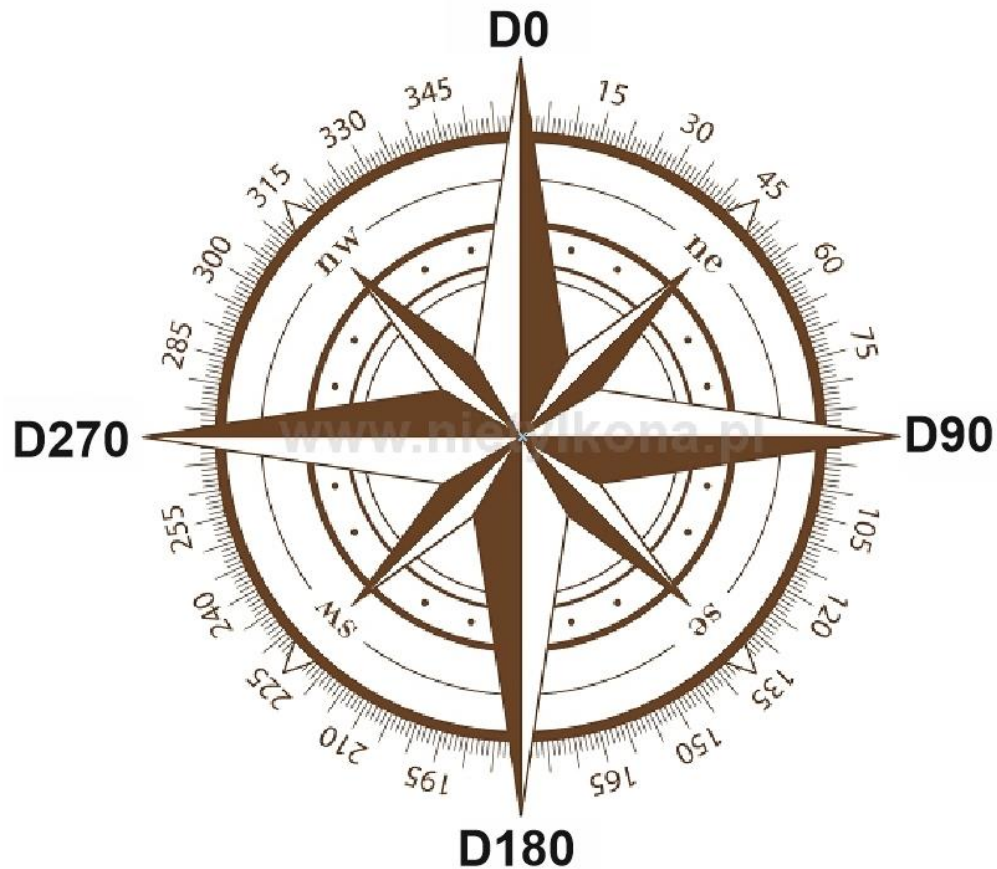
Jeżeli mamy do czynienia ze skrzyżowaniem opisanym strzałkami, szukamy dokładnie takiego skrzyżowania, jakie jest narysowane. Dotyczy to zarówno skrzyżowań jak i rond.

# Podstawowe zasady – Znaki drogowe

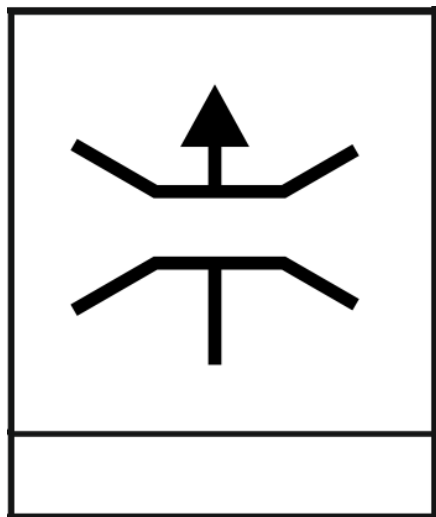


Znaki bez „nóżki” mogą występować w dowolnym zestawie znaków. Znaki z „nóżką” muszą występować dokładnie w takiej postaci, jak widnieją w itinererze. Manewr opisany strzałką w kratce itinerera nie musi dotyczyć skrzyżowania. Dotyczy wykonania manewru po minięciu znaku (np. „po minięciu znaku jedź prosto”).

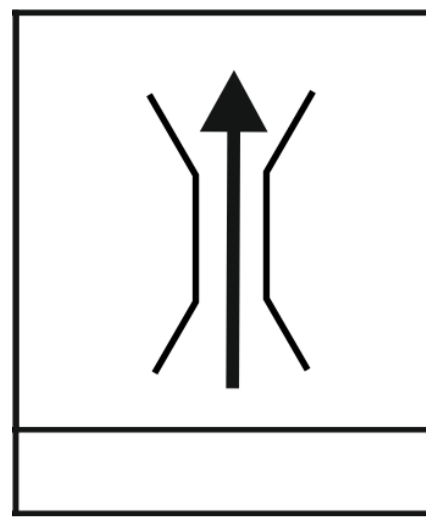
# Podstawowe zasady – Kąty drogowe



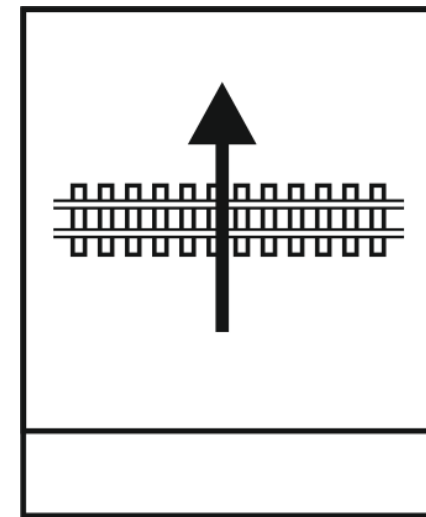
# Podstawowe zasady – Obiekty inżyneryjne



pod wiaduktami



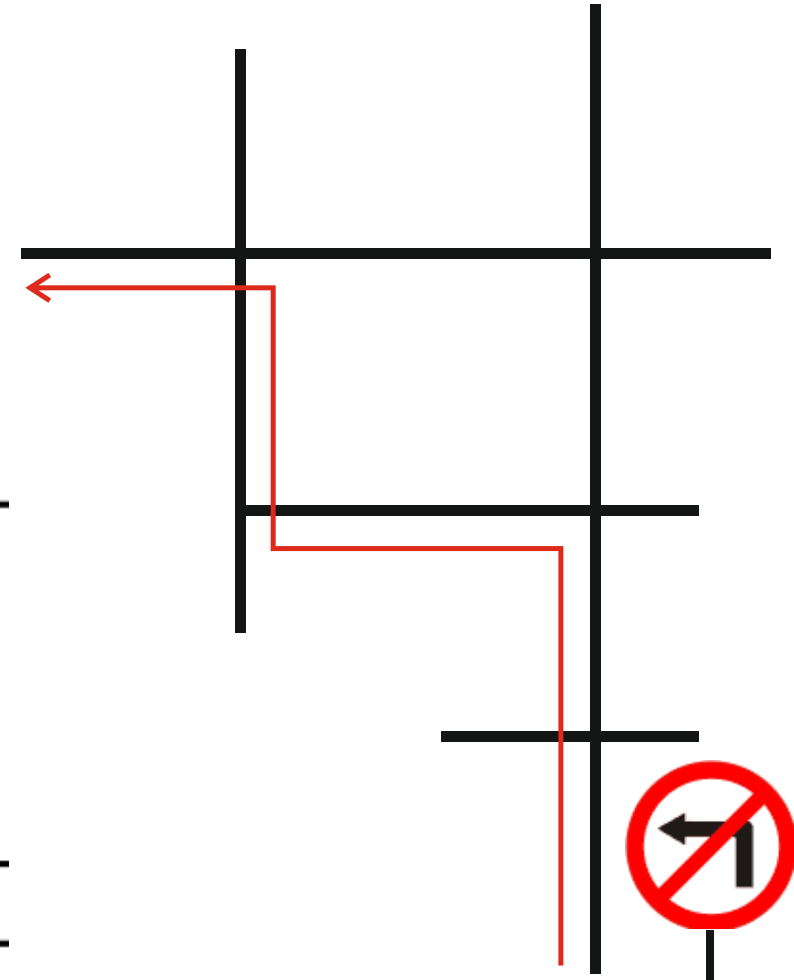
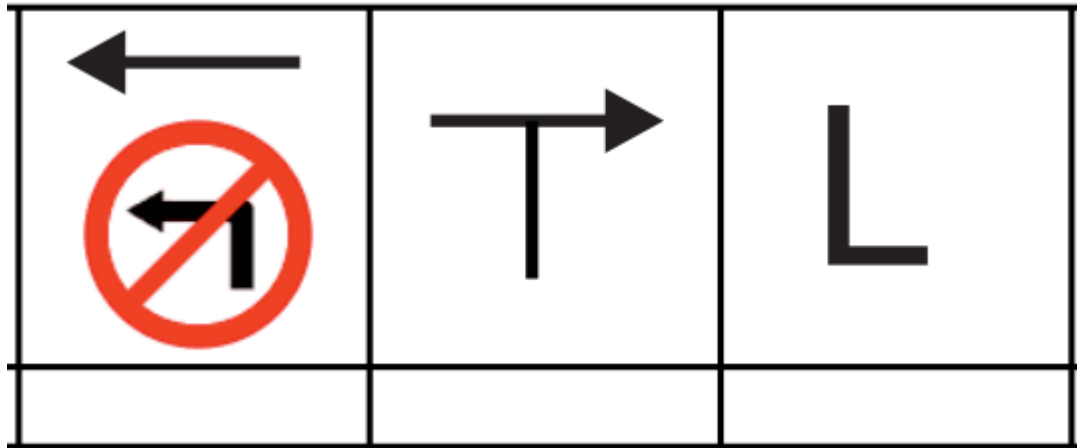
przez mosty



i tory



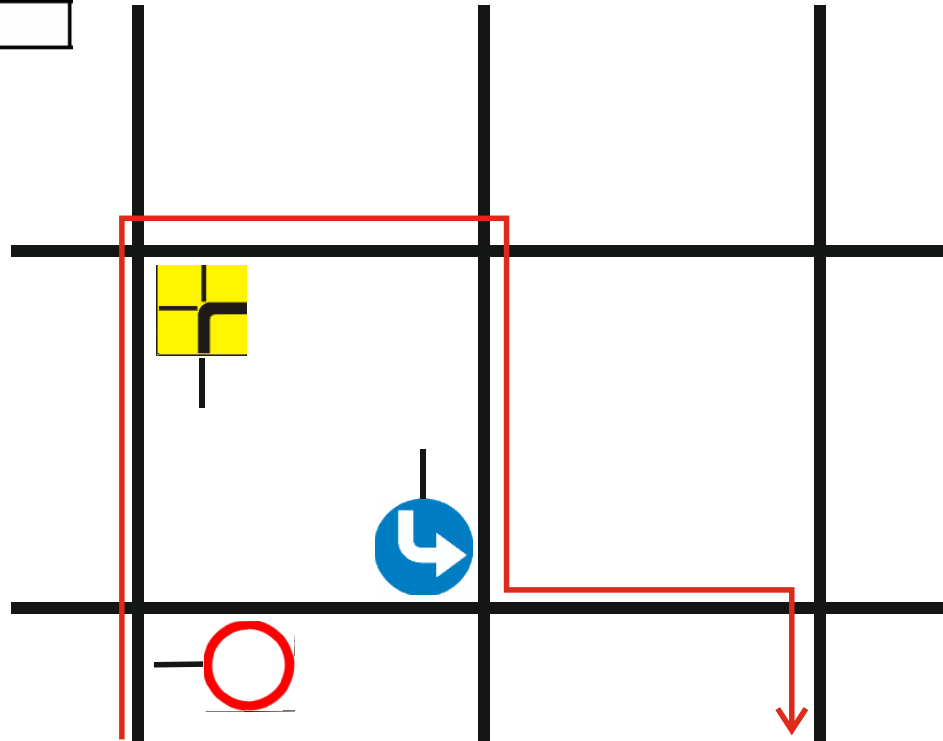
# Podstawowe zasady – Jazda z natury



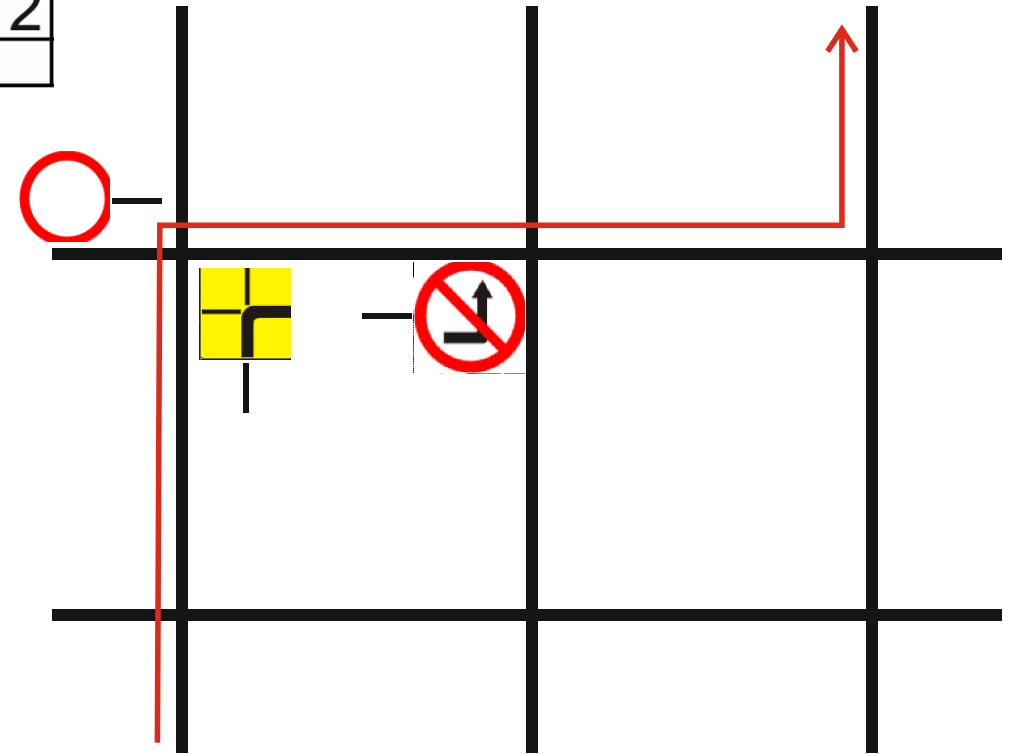


# Podstawowe zasady – Manewry wielokrotne; Manewry „na którymś”

P  
x3

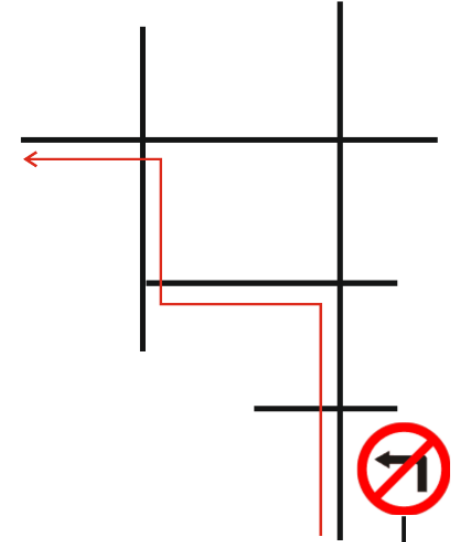
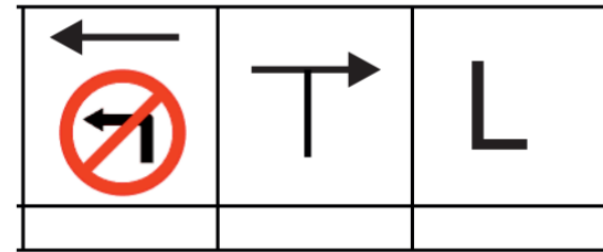
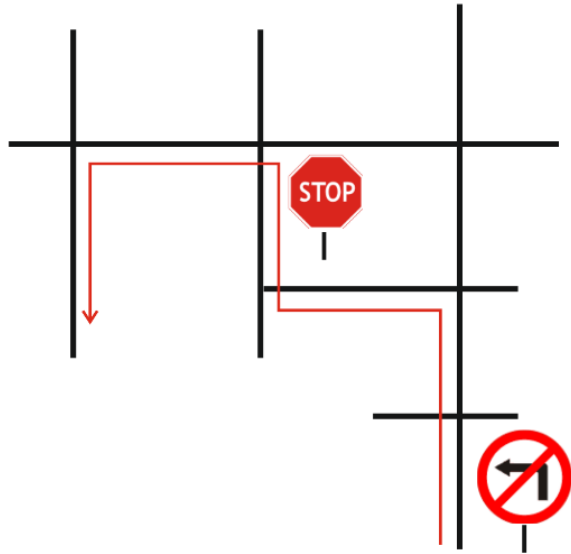
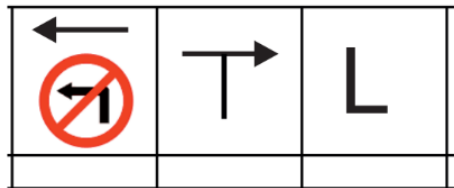
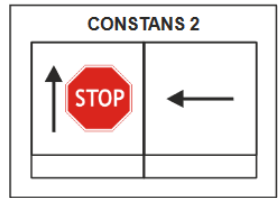


L  
na 2



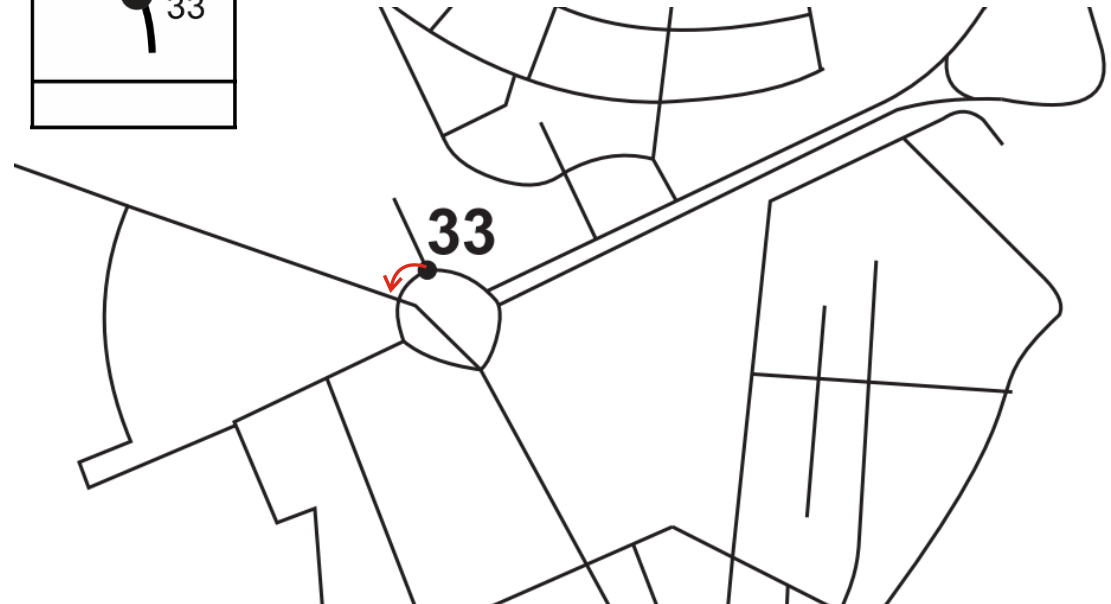
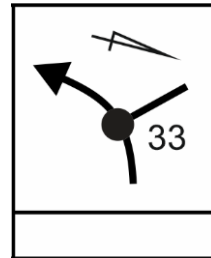
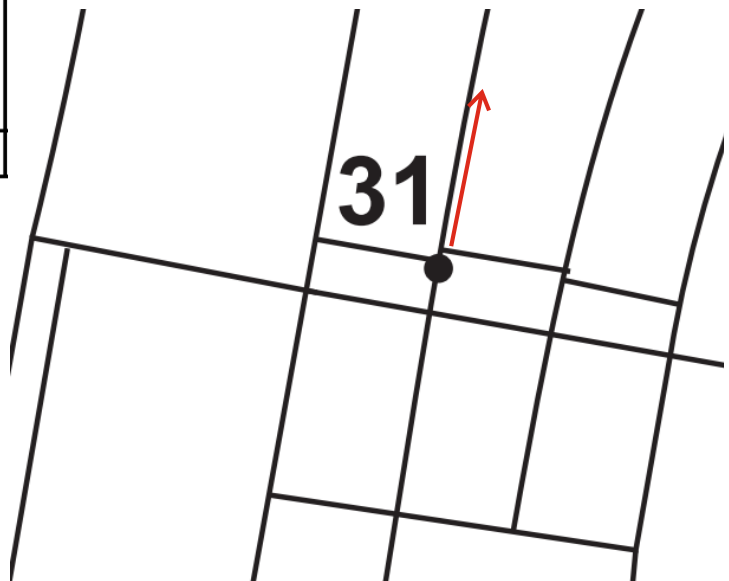
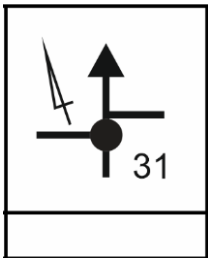


# Podstawowe zasady – constans



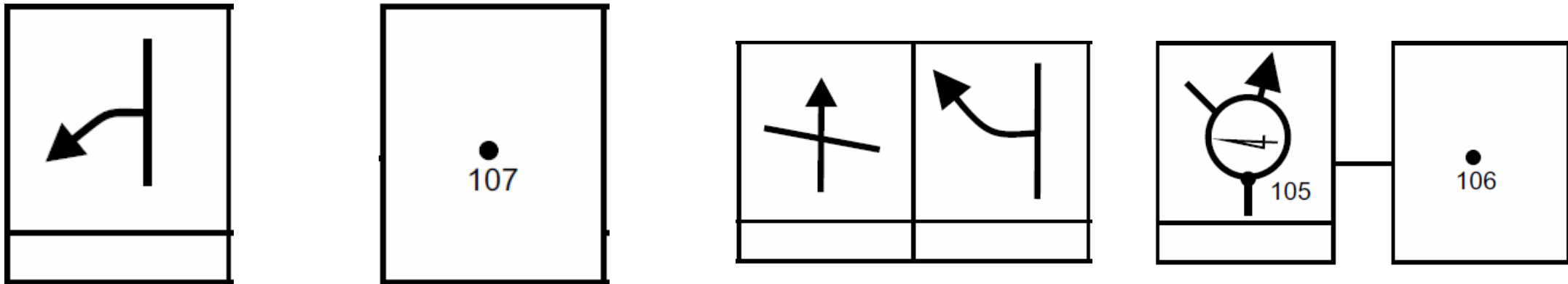
Po lewej stronie znajduje się przejazd w którym występuje constans, po prawej przejazd tych samych manewrów kiedy constans nie obowiązuje. Porównaj jak zmienia się przejazd.

# Podstawowe zasady Punkty nawiązania i kierunki świata



W itinererze znajdują się przynajmniej trzy jawne punkty nawiązania na mapie, zaznaczone także w kratkach itinerera. Jeżeli zabłądzimy, zawsze możemy się tam odnaleźć i kontynuować dalej jazdę od tego miejsca, wg kolejnych poleceń itinerera.

# Kratki „z natury” i mapowe



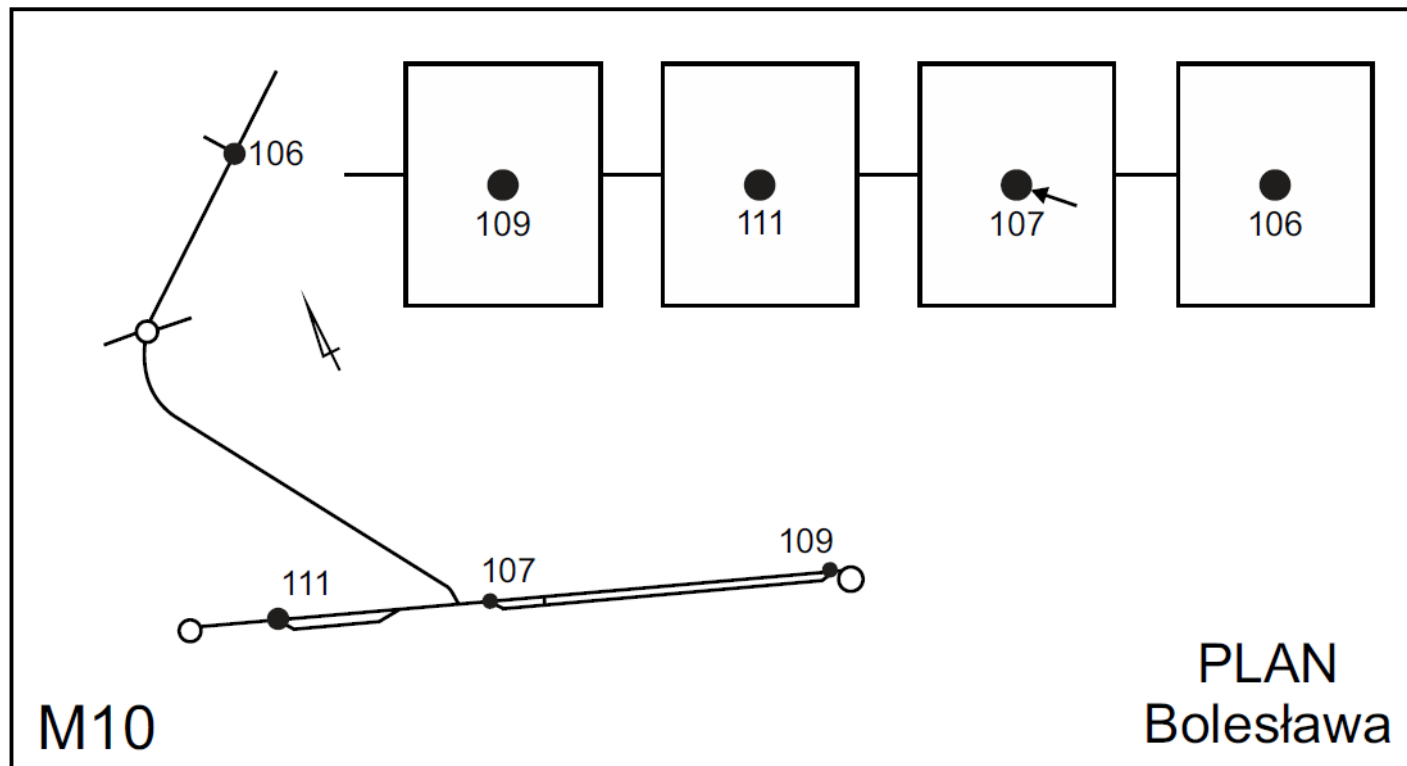
Rozróżniamy dwa typy kratek w itinererze:

- Kratki „podkreślone” od dołu – to kratki, które należy przejeżdżać zgodnie z zasadami „z natury”
- Kratki niepodkreślone – to kratki które przejeżdżamy zgodnie z zasadami jazdy po mapie. Jeżeli nie ma oznaczenia kierunku świata wewnątrz kratki, traktujemy że jest zorientowana względem północy

Rozróżniamy dwa typy dojazdu do krater:

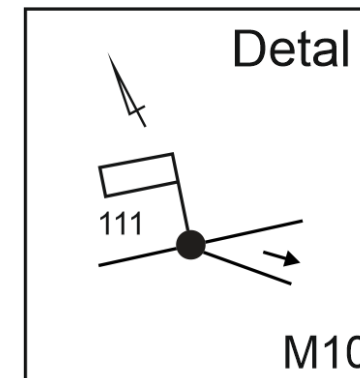
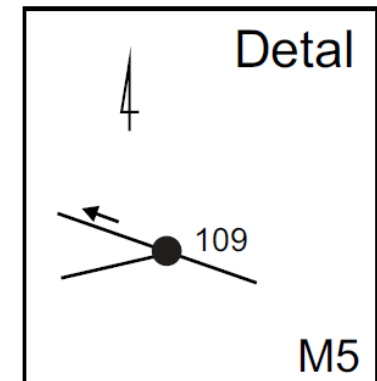
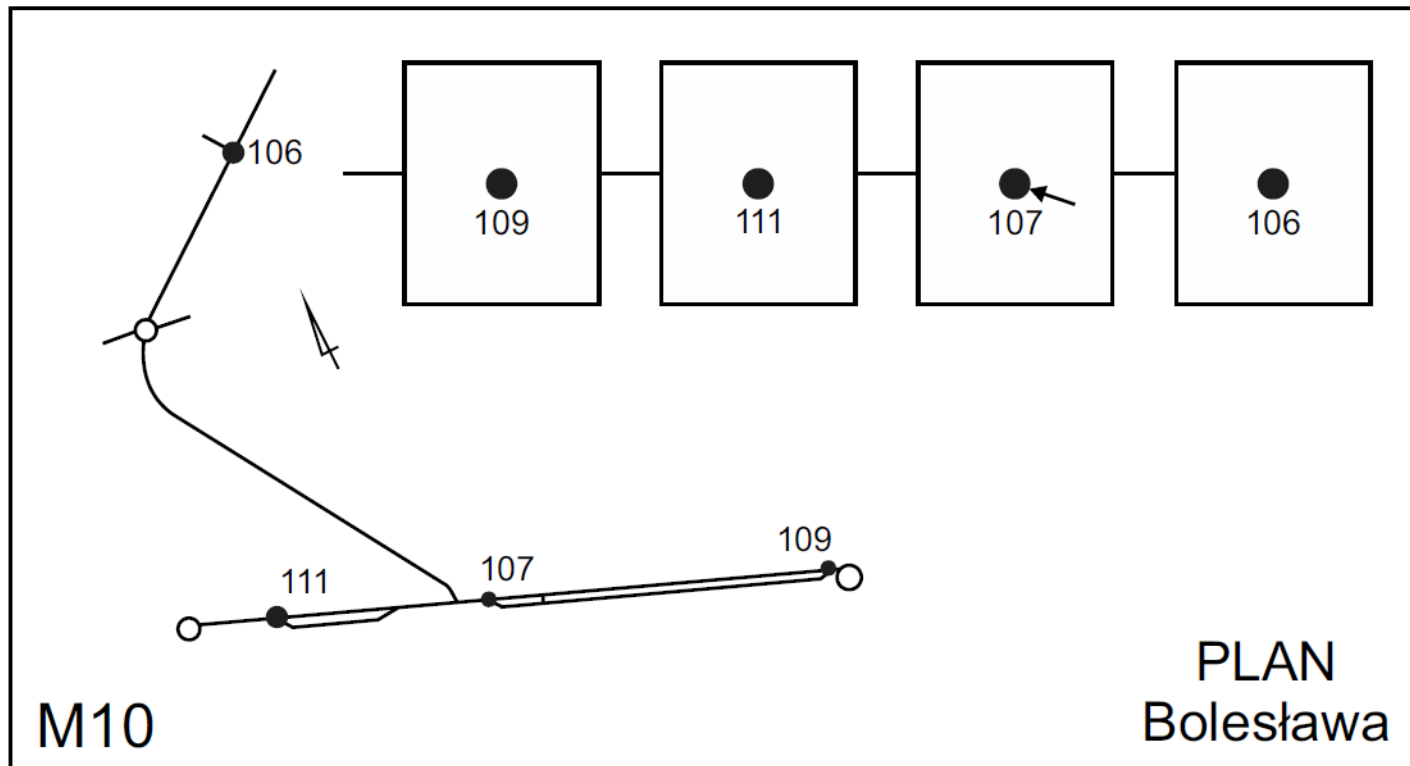
- Kratki stykające się – ten odcinek między kratkami należy pokonać zgodnie z zasadami jazdy „z natury”
- Kratki połączone kreską – ten odcinek należy pokonywać zgodnie z zasadami jazdy po mapie. Jeżeli nad kreską jest napisana nazwa mapy, to poruszamy się po określonej mapie, jeżeli nie – poruszamy się po mapie podstawowej

# Planowanie przejazdu „po mapie”



Planując przejazd od punktu do punktu, zgodnie z zasadami jazdy po mapie, planujemy zawsze najkrótszą możliwą drogę.

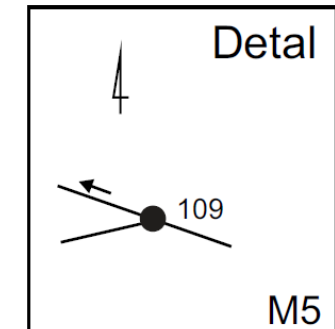
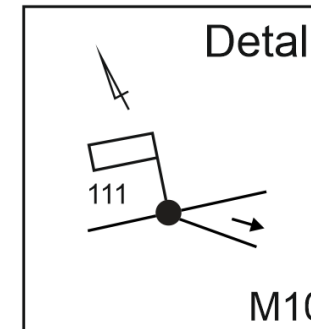
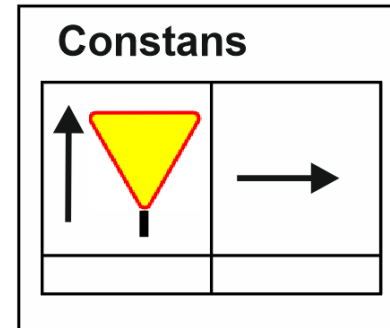
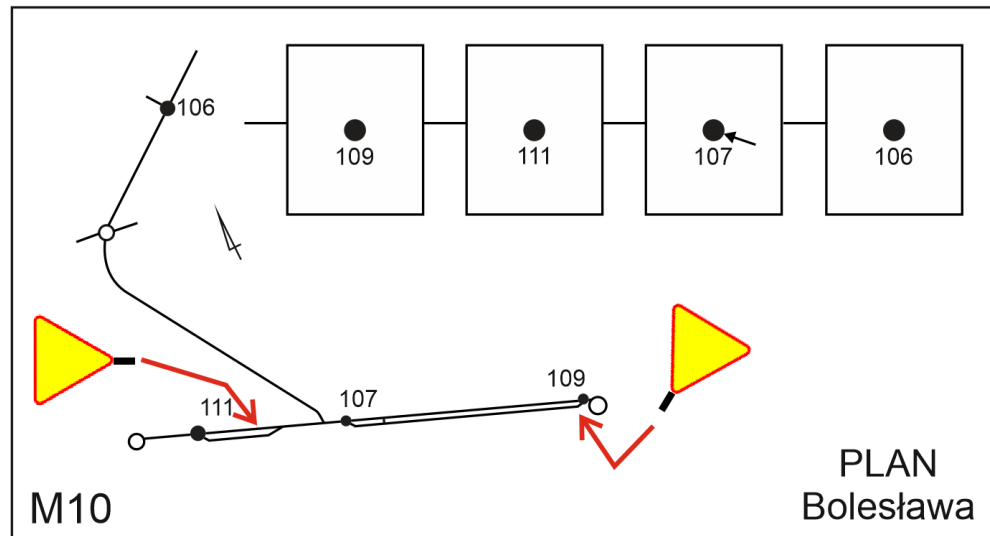
# Planowanie przejazdu „po mapie” - detale



Mogą się pojawić detale do punktów. Na detalach mogą pojawić się zarówno dodatkowe drogi jak i strzałki kierunkowe. Zarówno jedno jak i drugie należy uwzględnić każdorazowo przy planowaniu drogi.



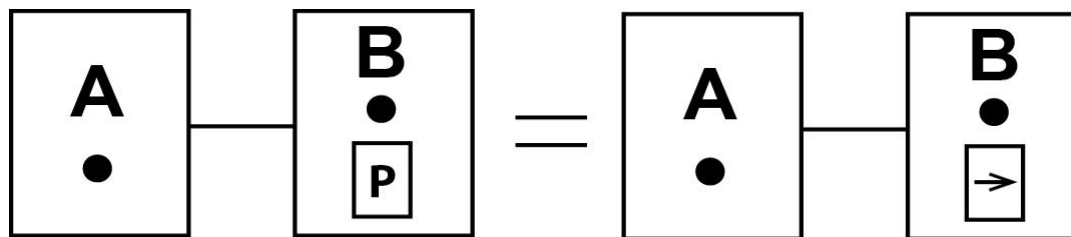
# Planowanie przejazdu „po mapie” a constans



W sytuacji kiedy podczas pokonywania trasy po mapie, zgodnie z zaplanowanym przejazdem, napotkamy na constans „z natury”, należy bezzwłocznie przerwać pokonywanie zaplanowanej trasy i wykonać polecenia constansu. Po wykonaniu manewrów nim opisanych ponownie planujemy najkrótszą trasę od miejsca w którym zakończyliśmy manewry constansu.

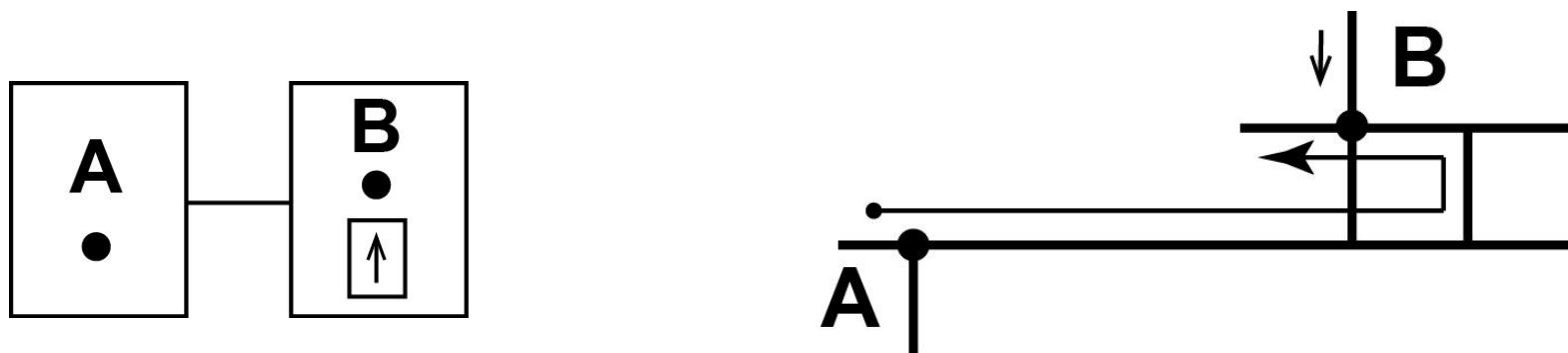
Jeśli w wyniku sytuacji występującej w naturze, lub constansu **należy opuścić materiał topograficzny** po którym zaplanowana została trasa przejazdu, to **powrót na ten materiał** musi nastąpić z wykorzystaniem mapy wskazanej przez organizatora lub mapy podstawowej, a jeśli nie jest to możliwe, to do momentu nawiązania się do mapy, realizując przejazd zgodny z zasadami jazdy z natury.

# Manewr mapowy



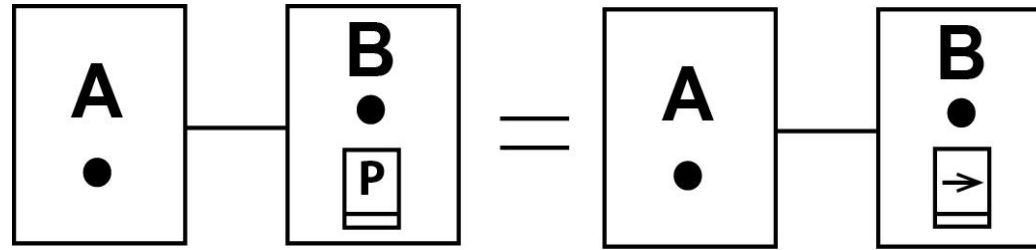
Opis realizacji manewru wyjazdu z punktu, który to manewr nie jest zorientowany magnetycznie. W tym celu w kratce mapowej umieszczona zostaje dodatkowa kratka z poleceniem danego manewru.

*W przykładzie należy zaplanować najkrótszy przejazd z punktu A do punktu B, tak aby możliwym było wykonanie w punkcie B skrętu w prawo w drogę istniejącą na mapie.*



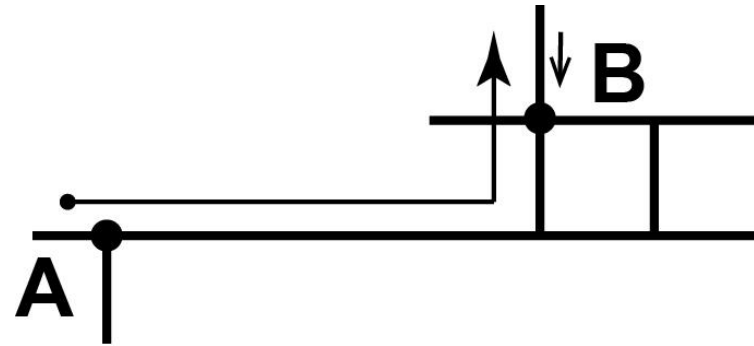
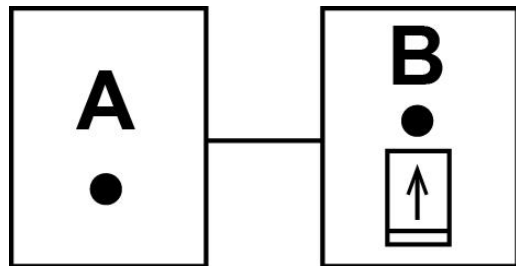
Dodatkowa mała kratka w podstawowej kratce mapowej określa sposób wyjazdu z punktu, a jej wygląd mapowy (kratka bez podkreślenia) określa, że planując trasę należy uwzględnić uwarunkowania mapowe (strzałki kierunkowe, constansy mapowe itp.) wyjazdu z punktu.

# Manewr realny



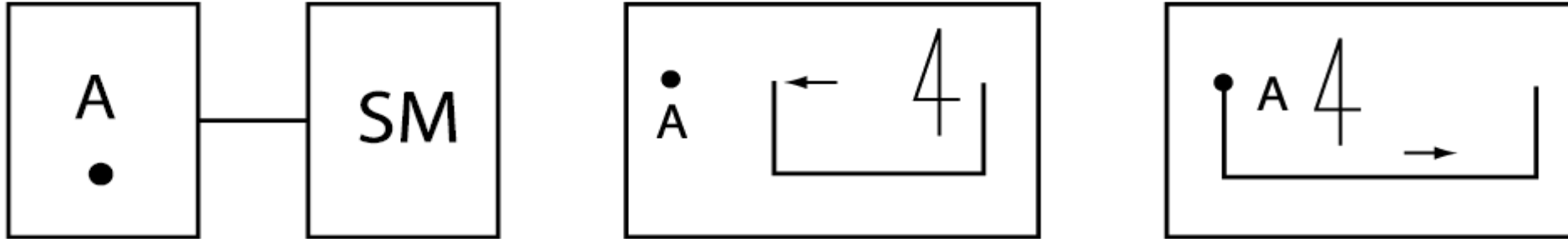
Opis realizacji manewru wyjazdu z punktu, który to manewr jest manewrem realnym. W tym celu w kratce mapowej umieszczona zostaje dodatkowa kratka z poleceniem danego manewru.

*W przykładzie należy zaplanować najkrótszy przejazd z punktu A do punktu B, po dojeździe do którego należy wykonać realny skręt w prawo (droga nie musi widnieć na mapie).*



Dodatkowa mała kratka w podstawowej kratce mapowej określa sposób wyjazdu z punktu, a jej wygląd realny (kratka z podkreśleniem) określa, że planując trasę nie należy uwzględniać uwarunkowań mapowych (strzałki kierunkowe, constansy mapowe itp.) wyjazdu z punktu .

# Ślepa mapa



- Ślepa mapa jest graficznym odwzorowaniem trasy przejazdu. Może być kreślona z zaznaczeniem wszystkich skrzyżowań lub bez nich. Ślepa mapa musi zaczynać się i kończyć na skrzyżowaniach lub na innych elementach topograficznych.
- Ślepa mapa zawiera:
  - orientowanie względem północy; skalę oraz jeżeli jest to konieczne dla określenia sposobu realizacji SM,
  - jeden z elementów:
    - strzałkę oznaczającą kierunek wjazdu;
    - strzałkę oznaczającą kierunek przejazdu;
    - strzałkę oznaczającą kierunek wyjazdu.

# Ślepa mapa

- Jeśli początek SM znajduje się na skrzyżowaniu, to wykonując jazdę z natury, SM zaczyna się zawsze na najbliższym skrzyżowaniu od ostatniego zapisu w itinererze, na którym możliwy jest do wykonania zadany manewr.
- Skrzyżowania z jednoznacznym wyjazdem występujące w naturze podczas przejazdu SM nie zmieniają trasy przejazdu SM, o ile nie powodują przerwania jej wykonywania.
- Jeżeli podczas przejazdu SM, na skutek polecenia organizatora (np. constansu) lub sytuacji drogowej (np. nakazu lub zakazu jazdy), musimy opuścić SM, to należy powrócić najkrótszą drogą w miejsce opuszczenia SM i kontynuować jazdę do końca SM, zachowując dwie zasady:
  - przejazd powrotny realizujemy za pomocą mapy podstawowej, jednoznacznie wskazanego materiału topograficznego, lub wg innego nakazu organizatora;
  - przejazd powrotny nie może przebiegać po trasie SM a może tylko ją przecinać.

# Kodyfikator nawigacyjny

- Więcej informacji o sposobach opisów trasy znajdziecie na stronie Polskiego Związku Motorowego:

[www.pzm.pl/turystyka/kodyfikacja](http://www.pzm.pl/turystyka/kodyfikacja)

a także w publikacji „Tajemnice nawigacji”

[www.automobilklubpolski.pl/turystyka/tajemnice/tajemnice00.html](http://www.automobilklubpolski.pl/turystyka/tajemnice/tajemnice00.html)

*Zapraszamy do lektury*



**PYTANIA???**



**DO ZOBACZENIA  
NA MECIE!**

**Powodzenia!**