



**ZBIÓR ZASAD
OPISÓW TRAS
WYKORZYSTYWANYCH
W NAWIGACYJNYCH I TURYSTYCZNYCH
RAJDACH SAMOCHODOWYCH**



**POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
GŁÓWNA KOMISJA
SPORTÓW POPULARNYCH I TURYSTYKI**

WARSZAWA, 2008.

SPIS TREŚCI

1.	DEFINICJE.....	str. 3
2.	ZASADY PODSTAWOWE.....	str. 4
3.	PUNKTY	str. 5
4.	GRAFIKA POLECEŃ W NATURZE I NA MAPIE.....	str. 6
5.	ITINERERY Z NATURY (realne)	str. 7
6.	ITINERERY TOPOGRAFICZNE (mapowe).....	str. 15
7.	ŚLEPE MAPY	str. 19
8.	CONSTANS	str. 22
9.	UWAGI KOŃCOWE	str. 24
	Załącznik 1.....	str. 27
	Załącznik 2.....	str. 28

1. DEFINICJE.

1.1. **Itinerer** - jest to opis trasy przejazdu.

1.2. **Droga** – wydzielony pas terenu przeznaczony do ruchu pojazdów. Występując w itinererach z natury oznaczana jest linią ciągłą, bez względu na jej nawierzchnię. Na mapach oznakowanie dróg przedstawione jest w legendzie.

1.3. **Droga o dwóch jezdniach** - jest to droga, która posiada dwie jezdnie rozdzielone pasem zieleni, wydzielonym torowiskiem tramwajowym lub okrawężnikowaną wysepką, gdy każda z wydzielonych jezdni jest drogą jednokierunkową i pas je rozdzielający nie jest szerszy niż 20 m. W itinererach z natury oznacza się ją podwójną linią ciągłą.

1.4. **Skrzyżowanie z natury (realne)** – jest to jakiegokolwiek przecięcie dróg naziemnych bez względu na ich nawierzchnie i charakter (utwardzone, gruntowe, szutrowe, drogi główne, lokalne, ekspresowe etc.). Przecięcie drogi z wjazdem do garaży, budynków lub posesji uważamy za skrzyżowanie tylko wtedy, gdy z drogi którą jedziemy nie jest widoczne zakończenie wjazdu.

1.5. **Skrzyżowanie topograficzne (mapowe)** – jest to to miejsce styku co najmniej trzech prostych (dróg) na materiałach topograficznych. Nie jest przy tym ważne, czy drogi te łączą kolejne (dalsze skrzyżowania), czy są ślepe.

1.6. **Skrzyżowanie z jednoznacznym wyjazdem** - jest to skrzyżowanie na którym znaki drogowe lub uwarunkowania na materiale topograficznym narzucają tylko jeden kierunek wyjazdu ze skrzyżowania.

1.7. **Materiał topograficzny** - są to wszelkiego rodzaju mapy, plany, szkice lub każdy wyrysowany zbiór dwóch i więcej skrzyżowań, połączonych siatką wybranych dróg przejazdu, mogący zawierać punkty i strzałki kierunkowe naniesione przez organizatora. Na materiałach topograficznych mogą występować „ślepe drogi” i niepołączone z innymi wyloty dróg.

1.8. **Element topograficzny** - są to wszelkiego rodzaju elementy występujące na mapie, służące do lokalizacji miejsca w terenie (np: skrzyżowania, oznaczenia obiektów występujących na mapie, punkty, etc.)

1.9. **Mapa podstawowa** - jest to mapa terenu, po którym przebiega trasa przejazdu. Przedstawia cały obszar odcinka (odcinków) lub ich zasadniczą część. Musi zawierać punkty START, PKC, META, SZ, oraz co najmniej 3 (dla każdego odcinka) równomiernie rozmieszczone, jawne punkty przejazdu. Kierunek wyjazdu z tych punktów powinien jednoznacznie wynikać z materiałów rajdowych. Górna krawędź mapy jest zawsze kierunkiem północnym.

1.10. **Mapa dodatkowa** – jest to mapa terenu, po którym przebiega fragment trasy przejazdu. Może być w formie planu lub szkicu. Na planach i szkicach nie muszą być uwidocznione wszystkie drogi. Plany i szkice muszą mieć nawiązanie do mapy podstawowej.

1.11. **Ślepe Mapy (SM)** - są to graficzne odwzorowania trasy przejazdu w określonej skali.

1.12. **Strzałki kierunkowe** - są to naniesione na materiał topograficzny strzałki, określające dozwolony kierunek przejazdu po występujących na nim drogach.

1.13. **Punkty** – są to określone miejsca na materiale topograficznym naniesione przez organizatora, lub nanoszone przez zawodników podczas realizacji trasy przejazdu.

1.14. **Detale punktów** – jest to materiał topograficzny przedstawiający najbliższą okolicę skrzyżowania (zbioru skrzyżowań, punktu), w powiększeniu, wykreślonej i podanej skali, mogący zawierać dodatkowe informacje dotyczące przejazdu trasy.

1.15. **Constans** – jest to wydzielony graficznie, stały element opisu trasy, który w momencie wystąpienia w terenie (constans z natury) przerywa aktualnie wykonywane zadanie (manewr) i nakazuje wykonanie opisanego polecenia, lub powoduje uwzględnienie opisanych nim manewrów podczas planowania trasy na mapie (constans mapowy).

1.16. **Zintegrowana Grupa Opisowa (ZGO)** - jest to taki fragment opisu trasy przejazdu, który jest w sposób graficzny całościowo wydzielony z nadrzędnego opisu trasy i posiada wszystkie jego cechy.

1.17. **Jazda z natury (przejazd realny)** - jest to przejazd trasy nie uwzględniający uwarunkowań przedstawionych na mapie.

1.18. **Jazda wg mapy (przejazd mapowy)**- jest to przejazd trasy uwzględniający wszelkie uwarunkowania (układ dróg, punkty, detale, strzałki kierunkowe) przedstawione na mapie.

1.19. **Jazda do przodu** - jest to przejazd trasy, który przy jeździe z natury oznacza kolejne wykonywanie poleceń itinerera z uwzględnieniem pkt. 5.2, a przy jeździe wg mapy oznacza zaplanowanie najkrótszej drogi przejazdu z wykorzystaniem materiałów topograficznych z uwzględnieniem pkt. 6.4

2. PODSTAWOWE ZASADY.

2.1. Podstawową zasadą opisywania trasy rajdu jest stworzenie itinerera umożliwiającego jednoznaczny przejazd trasy. Opis trasy musi uwzględniać przepisy ruchu drogowego i może dotyczyć wyłącznie dróg, skrzyżowań i obiektów przydrożnych.

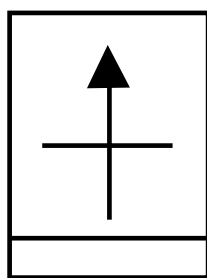
2.2. Kratki itinerera muszą być uporządkowane zawsze od strony lewej do prawej oraz od góry do dołu. Kolejność manewrów musi być zwięzła, czytelna, przejrzysta i jednoznaczna. Materiał przekazywany uczestnikowi rajdu powinien być zgodny z układem graficznym przedstawionym w Załączniku 1.

2.3. Każdy wieloelementowy opis trasy przejazdu musi rozpoczynać się słowem "TRASA:". Takie uporządkowanie jest nadrzędnym nad innymi. Każdy odcinek rajdu, po słowie "TRASA:" musi zaczynać się od słowa "START" lub symbolu "PKC" i musi kończyć się w wyraźnie zaznaczonym punkcie (w którym kończy się przejazd) oznaczonym symbolem kolejnego PKC lub słowem META. Opis trasy przejazdu musi zawierać nazwy punktu początkowego i końcowego odcinka. Nie podaje się dodatkowych informacji o innych materiałach rajdowych (załącznik nr 1 pole E). Trasa przejazdu odcinka składa się z uporządkowanych (zgodnie z zasadami pkt. 2.2) krutek zawierających pojedyncze lub grupowe itinerery (załącznik nr 1 pole E).

2.4. Podstawową zasadą pokonywania trasy rajdu jest wykonywanie kolejnych poleceń występujących w itinererze.

2.5. Rozróżnia się dwa sposoby przedstawiania poleceń itinerera:

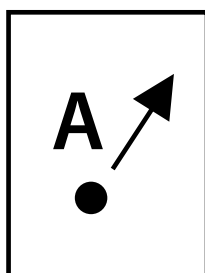
a) polecenia opisane itinererem z natury (rys. 1a)



rys 1a: kratka itinerera z natury

Kratki itinererów z natury, posiadają w swojej podstawie wydzielony prostokąt przeznaczony na (opcjonalne) podanie zamiaru metrycznego. Więcej o itinererach z natury patrz pkt 5.

b) polecenia opisane itinererem topograficznym (wg mapy) (rys. 1b).



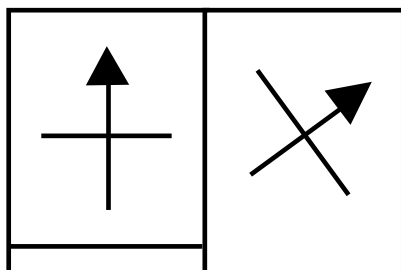
rys 1b: kratka itinerera wg mapy

Kratki itinererów wg mapy nie posiadają w swojej podstawie wydzielonego prostokąta. Więcej o itinererach topograficznych (itinererach wg mapy) patrz pkt 6.

2.6. Rozróżnia się dwa rodzaje przedstawiania sposobów przejazdu pomiędzy wykonywanymi manewrami:

a) przejazd wg zasad z natury (realny)

W przejeździe wg zasad z natury kolejność manewrów jest przedstawiona w formie ciągu kratek połączonych bokami (rys. 2).



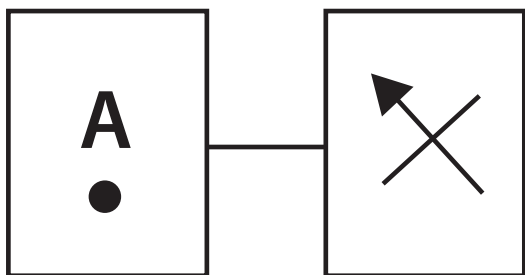
rys. 2

Przejazd od manewru opisanego w jednej kratce do manewru opisanego w następnej musi kierować się zasadą jazdy po drodze głównej, pokazanej schematem na znaku drogowym (tabliczki T6a, T6c wg kodeksu drogowego), lub przy braku jednoznacznego określenia kierunku drogi głównej – jazdą do przodu, bez zawracania, uwzględniając przepisy ruchu drogowego. Opisy itinererów z natury przedstawione są w pkt 5.

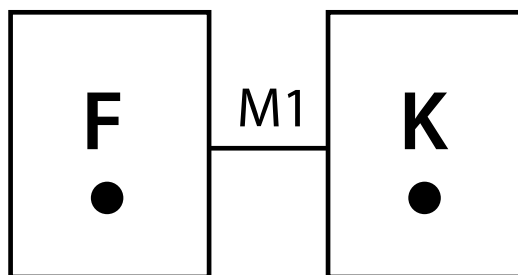
b) przejazd zgodny z zasadami jazdy wg itinererów topograficznych (wg mapy) (rys. 3).

W przejeździe wg mapy kolejność manewrów jest przedstawiona w formie ciągu kratek połączonych linią poziomą (rys. 3).

Jeżeli w materiałach użytych jest więcej niż jedna mapa, nad kreską łączącą kratki itinerera podaje się nazwę mapy wg której realizowane są polecenia itinerera (rys. 4).



rys 3



rys 4

Planowanie przejazdu od manewru przedstawionego w jednej kratce do manewru przedstawionego w następnej musi kierować się określeniem najkrótszej drogi z uwzględnieniem uwarunkowań przedstawionych na mapie (układ dróg, detale, strzałki kierunkowe).

Opisy itinererów topograficznych (wg mapy) przedstawione są w pkt 6.

2.7. Podczas realizowania poleceń itinerera należy stosować zasadę, że w kratce itinerera występuje polecenie dotyczące wykonania jednego manewru, (nie dotyczy polecenia wykonania ZGO lub choinek).

2.8. W itinererze nie wolno opisywać skrzyżowań na których z powodu przepisów ruchu drogowego, lub uwarunkowań na materiale topograficznym możliwy jest tylko jeden kierunek wyjazdu.

2.9. Wydzielone elementy opisu trasy (detale, constanse, ślepe mapy) muszą być obwiedzione linią oddzielającą je od innych.

2.10. Zintegrowane Grupy Opisowe muszą być obwiedzione linią oddzielającą je od innych. Wszystkie polecenia (detale, constanse itp.) umieszczone wewnątrz pola obwiedzonego linią dotyczą tylko tego pola i obowiązują tylko podczas wykonywania poleceń danej grupy. Umieszczone w polu G (załącznik 1) dotyczą całego odcinka.

2.11. Wszystkie elementy określone w nagłówku itinerera obowiązują na całym odcinku.

2.12. Jeżeli przejazd trasy został przerwany „constansem”, to po zakończeniu wykonywania poleceń w nim opisanych, należy powrócić do kontynuacji wykonywania przerwanej przejazdu.

3. PUNKTY

3.1. Na materiałach topograficznych występują następująco oznaczone punkty: a) literami alfabetu (za wyjątkiem liter D, P, L, N, E, W, S, M), b) cyframi, c) liczbami dwucyfrowymi, d) liczbami trzycyfrowymi.

3.2. Jeżeli opis trasy nie nakazuje inaczej, przejazd przez punkty oznaczone sposobem a), b) lub c) - jest zakazany, natomiast przez punkty oznaczone sposobem d) jest dozwolony.

3.3. Rozróżnia się punkty stałe - naniesione na materiały topograficzne przez organizatora lub naniesione przed startem przez uczestników na materiały topograficzne - na podstawie przedstawionej mapy wzorcowej, oraz punkty nanoszone (wykreślane) przez uczestników podczas realizacji przejazdu trasy. Punkty nanoszone nie mogą występować bliżej niż 5 mm od innych istniejących punktów.

3.4. Punkty stałe obowiązują przez cały czas obowiązywania materiału topograficznego.

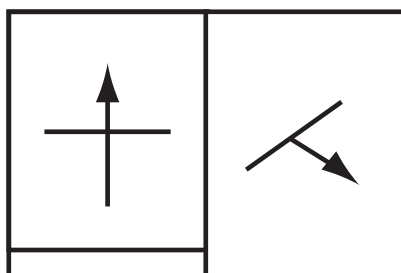
3.5. Punkty nanoszone (wykreślane) podczas realizacji przejazdu określonego w nagłówku itinerera (załącznik 1 - pola E, G) obowiązują od momentu wystąpienia do końca odcinka.

3.6. Punkty nanoszone - wykreślane podczas realizacji przejazdu określonego w Zintegrowanej Grupie Opisowej (załącznik 1 - pole H) obowiązują od momentu wystąpienia do momentu zakończenia wykonywania poleceń ZGO.

4. GRAFIKA POLECEŃ W NATURZE I NA MAPIE

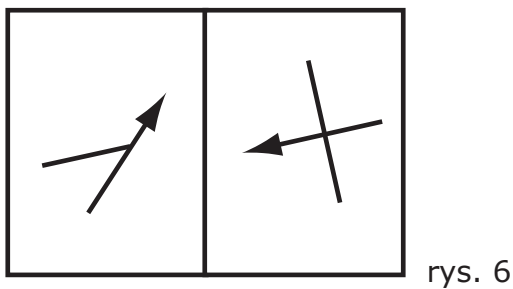
Podczas realizacji przejazdu trasy mogą wystąpić następujące kombinacje poleceń itinerera z natury i itinerera wg mapy:

4.1. Z sytuacji drogowej, występującej w naturze, jedź w naturze, do sytuacji występującej na mapie (rys.5).



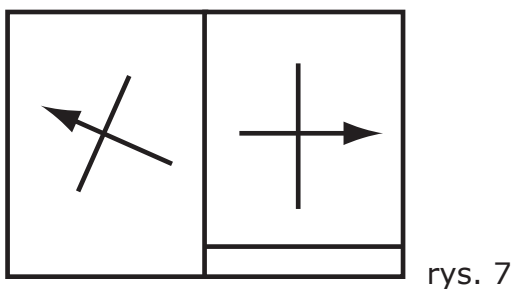
rys. 5

4.2. Z sytuacji drogowej, występującej na mapie, jedź w naturze, do sytuacji występującej na mapie (rys.6)



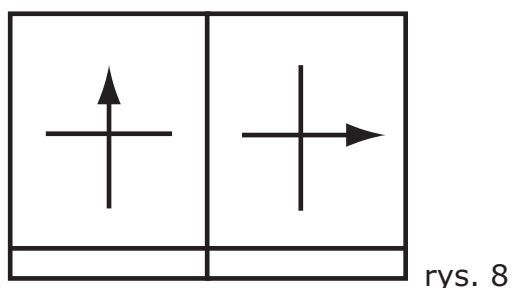
rys. 6

4.3 Z sytuacji drogowej, występującej na mapie, jedź w naturze, do sytuacji występującej w naturze (rys.7)



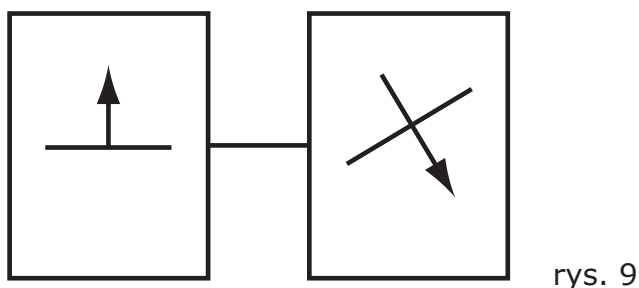
rys. 7

4.4 Z sytuacji drogowej, występującej w naturze, jedź w naturze, do sytuacji występującej w naturze (rys.8)



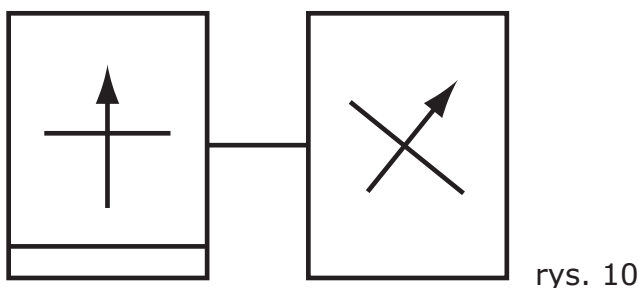
rys. 8

4.5. Z sytuacji drogowej, występującej na mapie, jedź wg mapy, do sytuacji występującej na mapie (rys.9).



rys. 9

4.6 Z sytuacji drogowej, występującej w naturze, jedź wg mapy, do sytuacji występującej na mapie (rys.10)



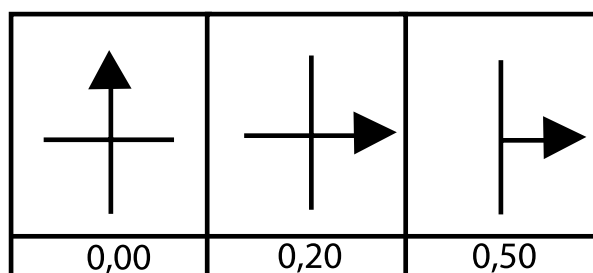
rys. 10

5. ITINERERY Z NATURY.

5.1. Itinerery z natury mogą być uporządkowane numerycznie lub z pomocą namiaru drogowego (podania odległości).

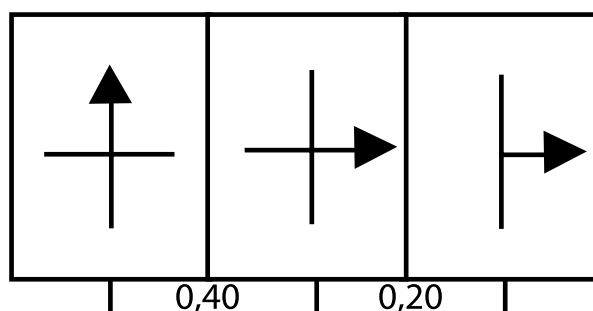
Itinerer uporządkowany numerycznie posiada wszystkie kratki ponumerowane. Trasę pokonuje się zaczynając od kratki z numerem najmniejszym do kratki z numerem największym. Przy lokalizowaniu skrzyżowania uwzględnia się najbliższe skrzyżowanie, odpowiadające rysunkowi w kratce itinerera, na którym opisany manewr jest możliwy do wykonania.

Itinerer uporządkowany odległością posiada w prostokącie umieszczonym w podstawie kratki podaną odległość od wskazanego „zerem” dowolnego punktu przejazdu zawartego w itinererze (rys. 11).



rys. 11

Dopuszcza się podanie odległości pomiędzy dwoma następującymi po sobie manewrami (rys. 12).



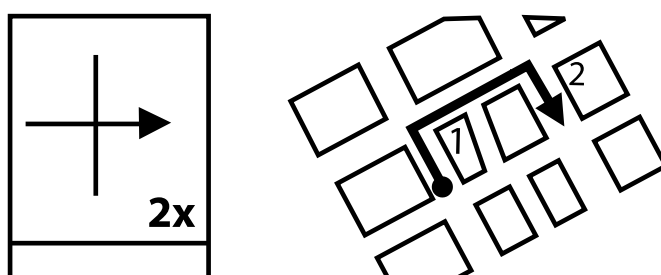
rys 12

Wszystkie sposoby uporządkowania można ze sobą łączyć.

5.2. Skrzyżowanie nieopisane itinererem z natury należy przejeżdżać zgodnie z dyspozycją znaków drogowych nakazu, zakazu lub innymi przepisami ruchu drogowego, narzucającymi na skrzyżowaniu jeden kierunek jazdy lub po drodze głównej oznaczonej znakiem drogowym, a jeśli nie ma jednoznacznie określonej drogi głównej - **prosto**.

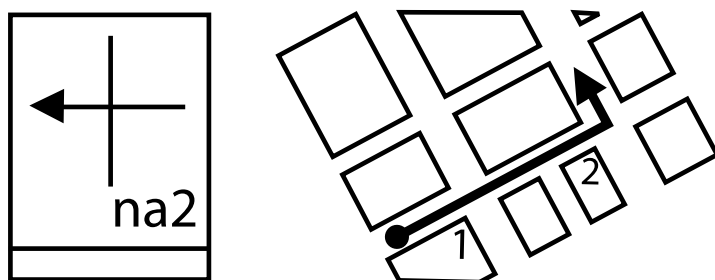
5.3. Jeżeli dalsza jazda do przodu jest niemożliwa, po dojechaniu do końca drogi należy zawrócić i kontynuować jazdę wg poleceń itinerera.

5.4. Jeżeli przejazd ma być powtarzany kolejno wg tego samego opisu, można zastosować skrótowy opis trasy przejazdu, czyli podać informację, ile razy należy dany manewr wykonać, np.: 2x (rys.13).



rys. 13

5.5 Jeżeli manewr wskazany w opisie ma być wykonywany na kolejnym wystąpieniu opisanego elementu, należy podać informację na którym ma on zostać wykonany, np.: na 2 (rys.14)

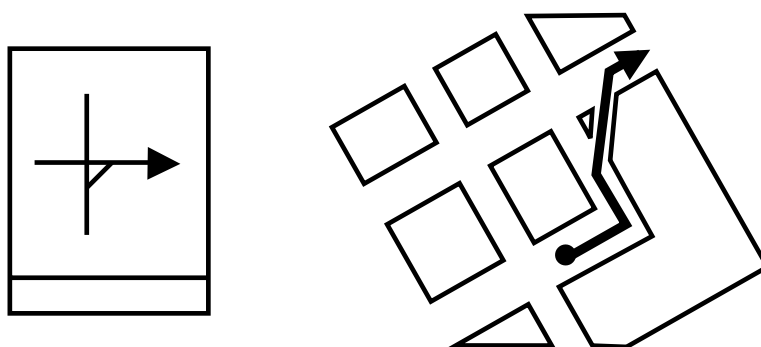


rys. 14

5.6. Rodzaje itinererów z natury.

5.6.1. Itinerer strzałkowy.

W opisie strzałkowym znak graficzny jest dokładnym odwzorowaniem rzeczywistego skrzyżowania. Kierunek najazdu na skrzyżowanie odpowiada kierunkowi pionowemu z dołu do góry (rys.15).



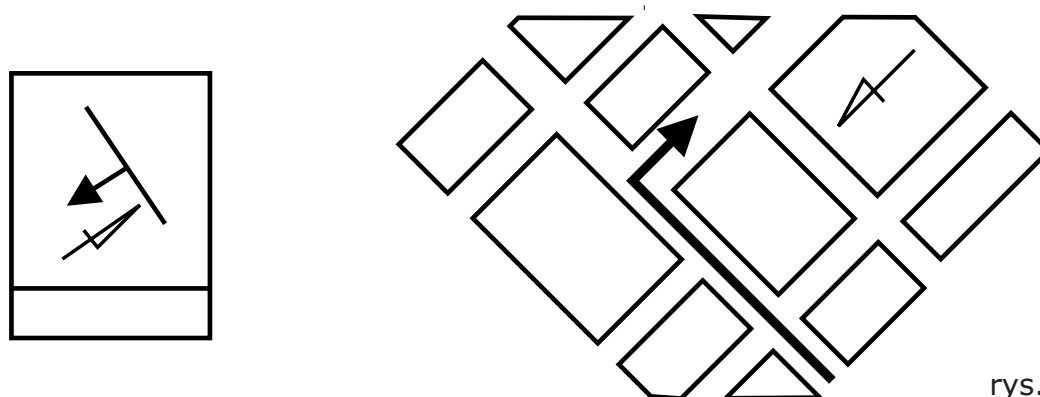
rys. 15

Schemat musi odzwierciedlać:

- kształt skrzyżowania
- kształt i położenie ewentualnych wysepek
- kierunek wyjazdu oznaczony strzałką

5.6.2. Itinerer strzałkowy orientowany.

Opis taki zawiera dokładne odwzorowanie graficzne kształtu skrzyżowania oraz informacje o zorientowaniu skrzyżowania względem stron świata. Wyjazd ze skrzyżowania oznaczony jest strzałką. W tym wypadku nie obowiązuje najazd na skrzyżowanie z kierunku od dołu do góry (rys.16).



rys. 16

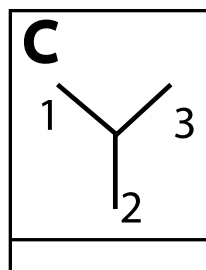
Kratka zawierająca skrzyżowanie, na które nie daje się najechać jednoznacznie od dołu jest zorientowana względem północy, której kierunek wyznaczony jest prostą biegnącą z dołu do góry i równoległą do boku pionowego kratki.

5.6.3. Itinerer schematyczny.

Jest to opis skrzyżowania, który:

- określa za pomocą litery poszczególne schematy skrzyżowań
- informuje o ilości dróg w obrębie tego skrzyżowania
- nadaje drogom oznaczenie cyfrowe

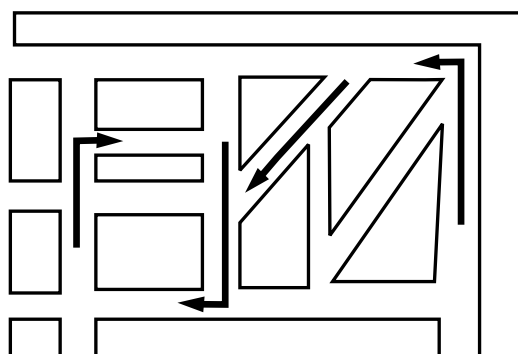
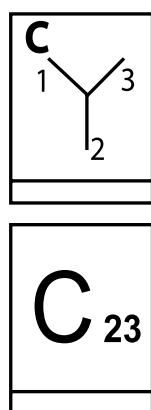
Opis przejazdu przez takie skrzyżowanie musi zawierać sposób wjazdu oraz wyjazdu ze skrzyżowania. Itinerer schematyczny nie musi oddawać rzeczywistego kształtu skrzyżowania (rys.17).



rys. 17

Oznaczanie wjazdu oraz wyjazdu ze skrzyżowania:

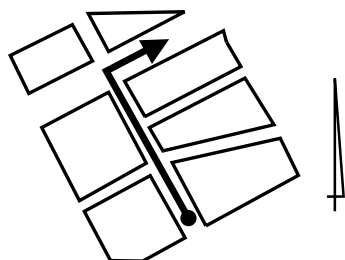
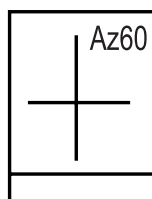
Pierwsza cyfra za literą oznacza drogę wjazdu na skrzyżowanie, druga - drogę wyjazdu ze skrzyżowania np. C23 (rys.18).



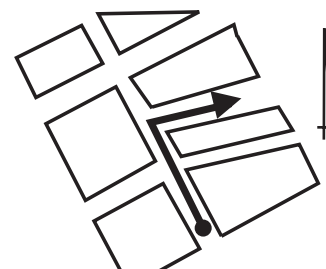
rys. 18

5.6.4. Itinerer azymutowy.

Jest to taki opis trasy przejazdu, który wskazuje za pomocą liczby wartość azymutu pod jakim należy wyjechać z określonego punktu. Azymut przedstawiamy przez podanie jego wartości, poprzedzonej symbolem Az. Jeżeli narysowany jest kształt skrzyżowania, azymut określa kierunek wyjazdu z podanego typu skrzyżowania (rys. 19, 19a).

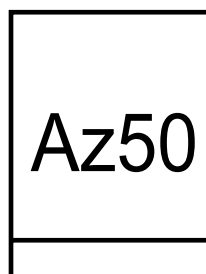


rys. 19



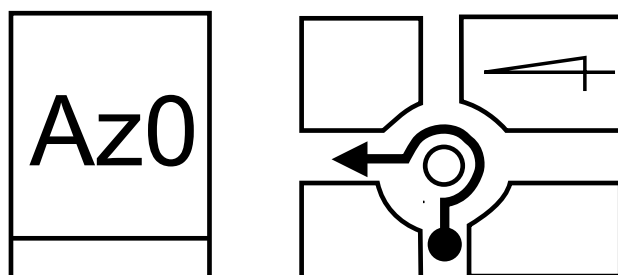
rys 19a

Dopuszcza się podanie azymutu bez wyrysowania kształtu skrzyżowania lub podanie liter zwyczajowo określających azymut (np. N, S) (rys.20).



rys. 20

Azymut rozpatrywany na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym określa kierunek drogi wyjazdowej z tego skrzyżowania (rys. 21).

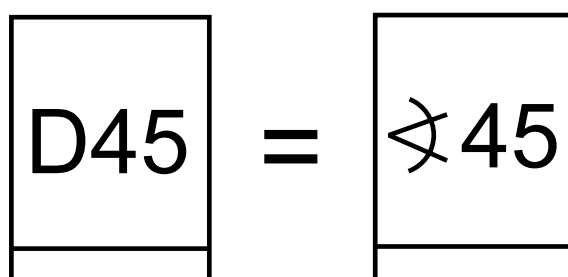


rys. 21

5.6.5. Itinerer kątowy.

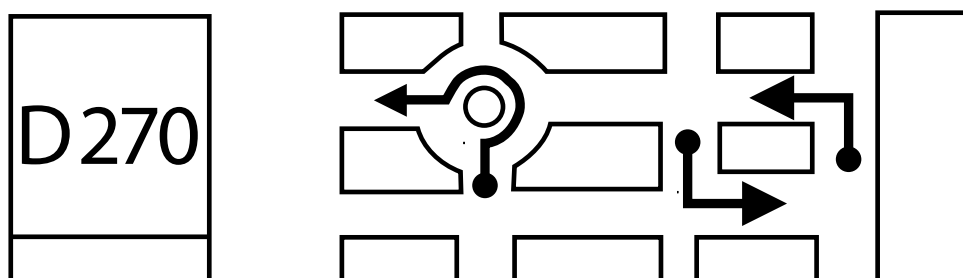
Jest to taki opis trasy przejazdu, który wskazuje za pomocą liczby wartość kąta drogowego, pod jakim należy wyjechać z określonego punktu. Kąt drogowy jest to kąt zawarty pomiędzy przedłużeniem kierunku dojazdu i kierunkiem zjazdu ze skrzyżowania liczony zgodnie z ruchem wskazówek zegara.

Kąt drogowy jest oznaczany dużą literą D lub symbolem kąta (\sphericalangle) z podaną obok niej wartością (rys.22).



rys. 22

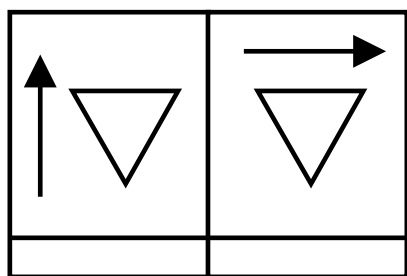
Przy wyznaczaniu wielkości kąta drogowego obowiązuje zasada, że kierunek wjazdu na skrzyżowanie jest zawsze z dołu do góry. Kąt drogowy rozpatrywany na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym określa kierunek wyjazdu liczony względem przedłużenia dojazdu do tego skrzyżowania (rys. 23).



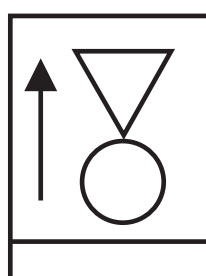
rys. 23

5.6.6. Itinerer ze znakami drogowymi.

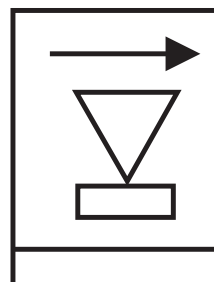
Jest to itinerer wykorzystujący w opisie schematy znaków drogowych. W kratce itinerera podaje się symbol pojedynczego znaku drogowego, zgrupowanych znaków drogowych lub znaków z tabliczkami informacyjnymi oraz strzałkę umieszczoną nad nim, lub po jego lewej stronie (rys.24, rys 24a, rys. 24b).



rys. 24



rys. 24a



rys. 24b

Strzałka umieszczona nad znakiem nakazuje wykonanie manewru na najbliższym skrzyżowaniu, po minięciu danego znaku i określa kierunek wyjazdu ze skrzyżowania. Strzałka umieszczona z lewej strony znaku nakazuje jazdę do przodu aż do minięcia danego znaku.

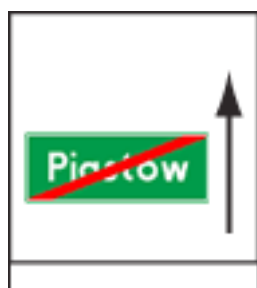
Znak drogowy w rzeczywistości musi występować po prawej stronie pokonywanej drogi i może być zblokowany z innymi znakami. Dopuszcza się rysowanie jedynie kształtu znaku drogowego, jeżeli wystarcza to do jego jednoznacznej identyfikacji. W przypadku znaków zgrupowanych, rysunek w kratce itinerera nie musi uwzględniać wszystkich występujących znaków.

Zabrania się stosowania opisu wykorzystującego znaki drogowe, jeśli po wystąpieniu znaku nie ma możliwości wykonania manewru opisanego takim itinererem, przed kolejnym wystąpieniem takiego samego znaku na trasie przejazdu.

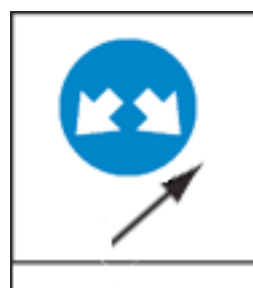
Dopuszczalne wyjątki od powyższych zasad:

W kratkach itinererach można stosować znaki końca miejscowości (typ E18a - rys.24c) występujące po lewej stronie drogi, oraz nakazu kierunku jazdy (typ C11 - rys. 24d).

W tych przypadkach strzałki mogą być umieszczone po prawej stronie znaku (znak E18a) lub pod znakiem (znak C11).



rys. 24c



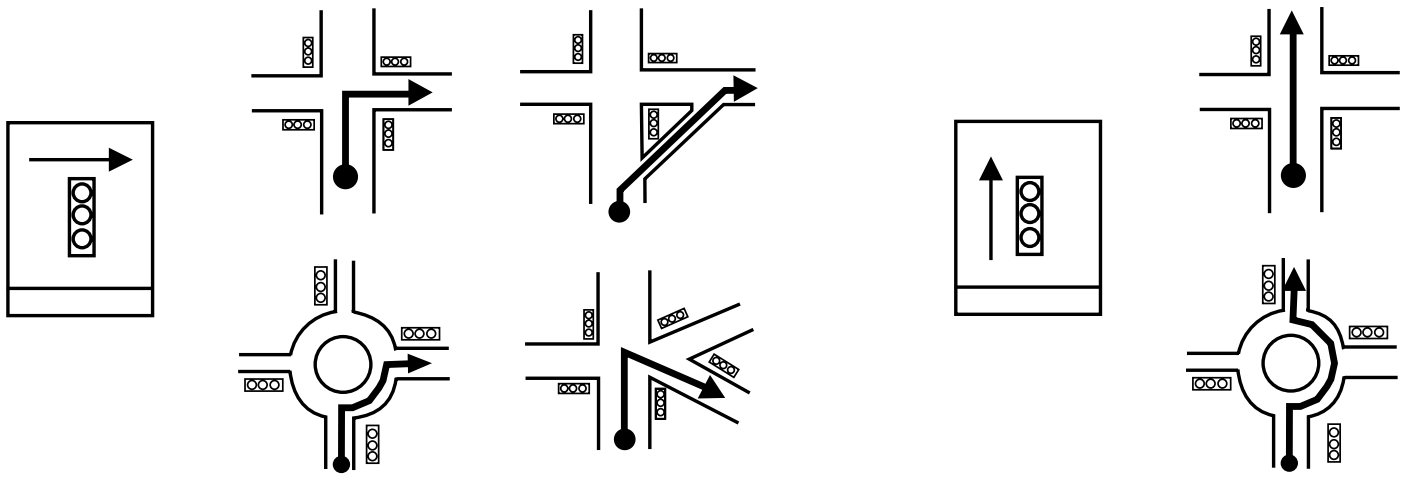
rys. 24d

Uwaga: powyższe zasady określają również przejazdy opisane oznaczeniami graficznymi występującymi w załączniku nr 2.

5.6.7. Itinerer z sygnalizatorami świetlnymi.

W itinererze tym używa się symbolu sygnalizatora świetlnego, który dotyczy całego skrzyżowania, bez względu na ilość występujących na tym skrzyżowaniu sygnalizatorów, oraz ich rozmieszczenie.

W kratce itinerera podaje się symbol sygnalizatora świetlnego oraz strzałkę umieszczoną nad nim, lub po jego lewej stronie. Strzałka nad znakiem definiuje kierunek wyjazdu z danego skrzyżowania, bez względu na to czy manewr skrętu następuje przed, czy po dojeździe do sygnalizatora. Strzałka z lewej strony symbolu oznacza manewr „jedź prosto” (rys. 25).



rys. 25

5.7. Itinerery graficzne („choinki”).

Dozwolone jest łączenie itinererów w tzw. choinkę. Choinkę umieszcza się w pozycji pionowej lub poziomej. Początek odczytu tego typu itinerera następuje zawsze od dołu rysunku, lub od jego lewej strony. Realizacja poleceń „choinki” jest zgodna z zasadami jazdy wg itinerera z natury.

Skrzyżowania na „choince” muszą być uporządkowane odległością lub podaniem skali.

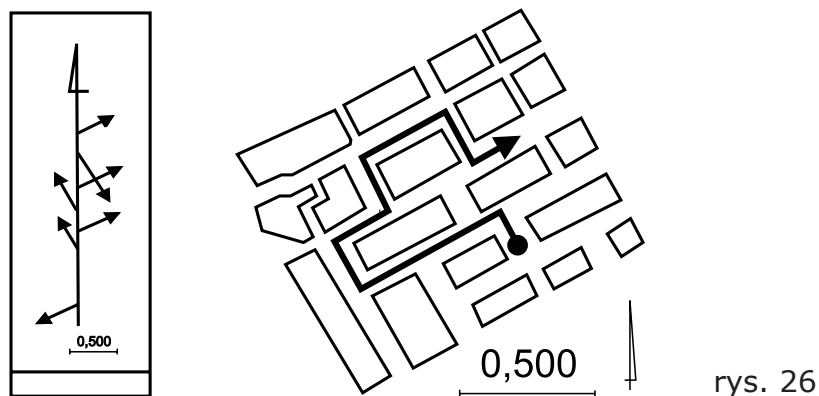
Brak skali lub uporządkowania odległością dopuszcza się tylko wtedy, gdy na choince opisane są wszystkie kolejno po sobie występujące skrzyżowania.

Niedozwolone jest używanie itinererów graficznych do opisywania pojedynczego skrzyżowania.

5.7.1. Itinerer graficzny azymutowy.

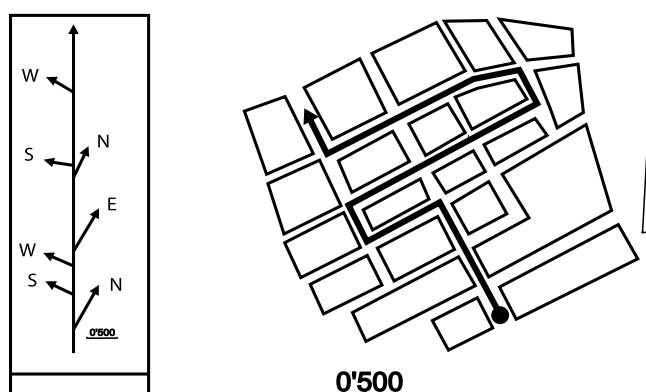
Jest to opis strzałkowy, zorientowany magnetycznie, połączony wspólną prostą w tzw. choinkę azymutową. Istnieją dwa warianty tego rodzaju zapisu:

a) wspólna prosta wskazuje określoną stronę świata, natomiast strzałki określają azymut wyjazdów z danych skrzyżowań (rys. 26).



rys. 26

b) wspólna prosta zakończona strzałką wskazuje azymut wyjazdu ze skrzyżowania, natomiast strzałki określają kierunki stron świata na poszczególnych skrzyżowaniach (rys.27).

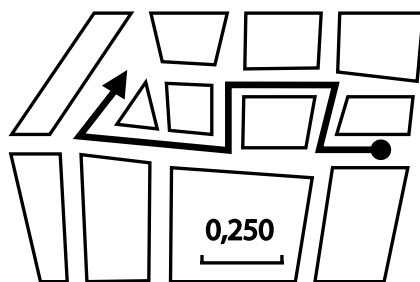
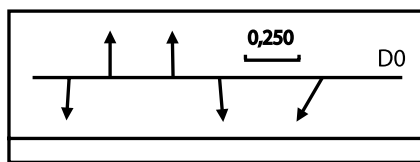


rys. 27

5.7.2. Itinerer graficzny kątowy.

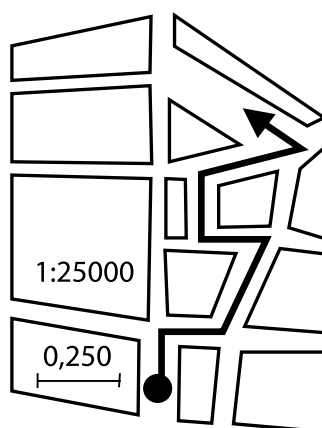
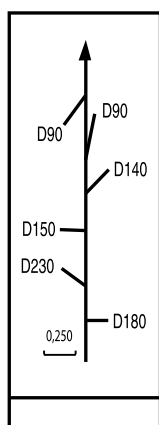
Jest to rodzaj choinki, w którym przy pomocy prostej i odchodzących od niej półprostych podaje się wartości kątów drogowych wyznaczających kierunek wyjazdu z poszczególnych skrzyżowań. Istnieją dwa warianty tego rodzaju zapisu:

a) wspólna prosta wskazuje wartość kąta drogowego, natomiast półproste zakończone strzałką podają kierunki wyjazdu z danego skrzyżowania (rys. 28).



rys. 28

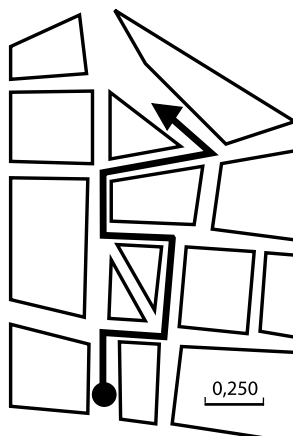
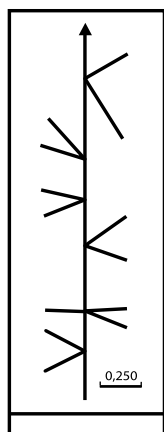
b) wspólna prosta zakończona strzałką wskazuje kierunek wyjazdu ze skrzyżowania, natomiast półproste służą do zorientowania choinki względem podanego przy nich kąta drogowego (rys. 29).



rys. 29

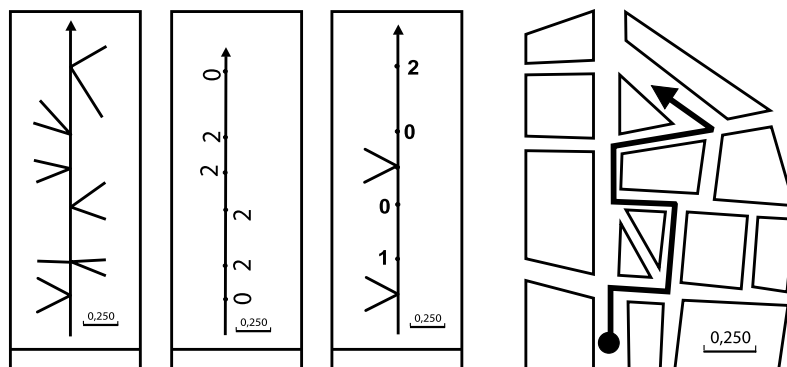
5.7.3. Itinerer graficzny liniowy.

Jest to schematyczny opis itinerera strzałkowego w postaci choinki, która informuje o ilości dróg, które należy ominąć z lewej i prawej strony na skrzyżowaniu. Wspólna prosta wskazuje kierunek wyjazdu ze wszystkich skrzyżowań. Taki itinerer nie informuje o kształcie danego skrzyżowania, natomiast uwzględnia wszystkie wyloty dróg w jego obrębie (rys. 30).



rys. 30

Dopuszcza się stosowanie itinerera liniowego graficznego, na którym ilość wylotów dróg na skrzyżowaniu, które należy ominąć z lewej lub prawej strony, określona jest liczbowo. Taki opis nie precyzuje liczby wszystkich wylotów dróg odchodzących ze skrzyżowania (rys. 31).



rys. 31

Oba warianty itinererów liniowych graficznych można ze sobą łączyć.

5.7.4. Itinerer graficzny topograficzny (choinka mapowa).

Choinka mapowa spełnia wszystkie warunki omawianych wcześniej itinererów graficznych, jednak odróżnia się tym, że drogi i skrzyżowania przedstawione na niej muszą występować na mapie (materiale topograficznym). Itinerer graficzny topograficzny nie posiada prostokąta w dolnej części przedstawionego schematu. W przypadku stosowania choinki mapowej, wyjątkowo (inaczej niż we wszystkich itinererach topograficznych) jej elementy nie muszą być zorientowane magnetycznie.

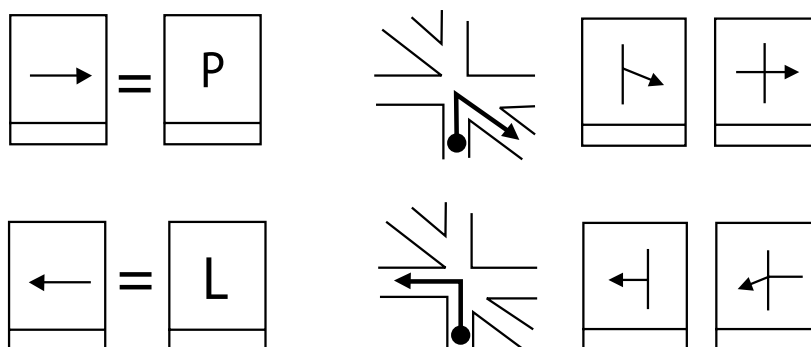
5.8. Itinerer opisowy.

Jest to taki opis przejazdu, w którym trasa jest jednoznacznie przedstawiona słowami.

5.9. Itinerery uproszczone.

Dozwolone jest stosowanie opisu uproszczonego itinerera kąтового w postaci liter „P” lub „L” lub strzałek poziomych skierowanych w prawo lub w lewo. Taki opis nie podaje dokładnych wartości kątowych wykonywanego manewru i oznacza skręt w drogę tworzącą najbardziej ostry kąt w prawo lub lewo od kierunku najazdu (rys. 32).

Nie wolno opisywać literami P i L jazdy do przodu (D0) lub zawracania (D180). Ta zasada dotyczy również itinererów ze znakami drogowymi.



rys. 32

6. ITINERERY TOPOGRAFICZNE.

Jest to opis trasy przejazdu z wykorzystaniem dostarczonych przez organizatora materiałów topograficznych.

Do wszystkich rodzajów materiałów topograficznych stosuje się te same zasady:

- wszystkie elementy topograficzne, schematy skrzyżowań oraz umieszczone w itinererach topograficznych strzałki kierunkowe są zorientowane magnetycznie.
- materiał topograficzny zawiera skalę, która może być podana liczbowo w postaci zapisu 1:1000 lub równoznacznym symbolem M1, a odpowiednio 1:10000 – M 10, 1:25000 – M 25

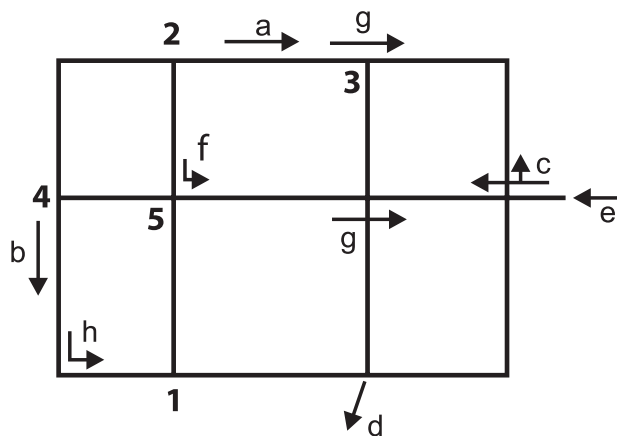
- występujące na materiałach topograficznych wyloty dróg nie posiadających komunikacji, nie podlegają pomiarowi.
- dopuszcza się opis uproszczony za pomocą liter L i P, oznaczający wykonanie manewrów w sposób opisany w pkt. 5.9. Przy opisywaniu manewrów za pomocą itinerera uproszczonego zabrania się używania strzałek.

W itinererach topograficznych zabrania się stosowania opisów skrótowych analogicznych do przedstawionych w punktach 5.4, 5.5.

6.1 Strzałki kierunkowe.

Na materiałach topograficznych mogą występować strzałki kierunkowe określające sposób przejazdu danego fragmentu trasy (rys. 33):

- strzałki mają znaczenie mapowe, należy się do nich stosować planując przejazd po mapie
- znaczenie strzałek jest niezmienne
- minimalna długość strzałki wynosi 5 mm
- na skrzyżowaniu mapowym ze strzałką nie ma prawa zmienić się typ itinerera (zadania), np. manewr mapowy – manewr realny; SM – mapa; wyjazd ze skrzyżowania – plan; zmiana mapy itp.
- strzałka kierunkowa biegnąca wzdłuż odcinka pomiędzy skrzyżowaniami określa dozwolony kierunek jazdy na tym odcinku
- strzałka kierunkowa biegnąca przez skrzyżowanie, nakazuje wykonanie na tym skrzyżowaniu manewru zadanego kierunkiem strzałki, lecz tylko w tym momencie, gdy zaplanowany najazd następuje zgodnie z kierunkiem jej przebiegu
- strzałka kierunkowa może dotyczyć tylko jednego skrzyżowania
- wjazdowa strzałka kierunkowa na materiale topograficznym określa obowiązkowy kierunek wjazdu na jego pierwsze skrzyżowanie
- wjazdowa strzałka kierunkowa z materiału topograficznego określa obowiązkowy kierunek wjazdu z jego ostatniego skrzyżowania
- długość narysowanego odcinka pomiędzy skrzyżowaniem a strzałką wjazdową lub wjazdową nie podlega pomiarowi. Odcinek ten może służyć jedynie do pokazania charakteru skrzyżowania.



rys. 33

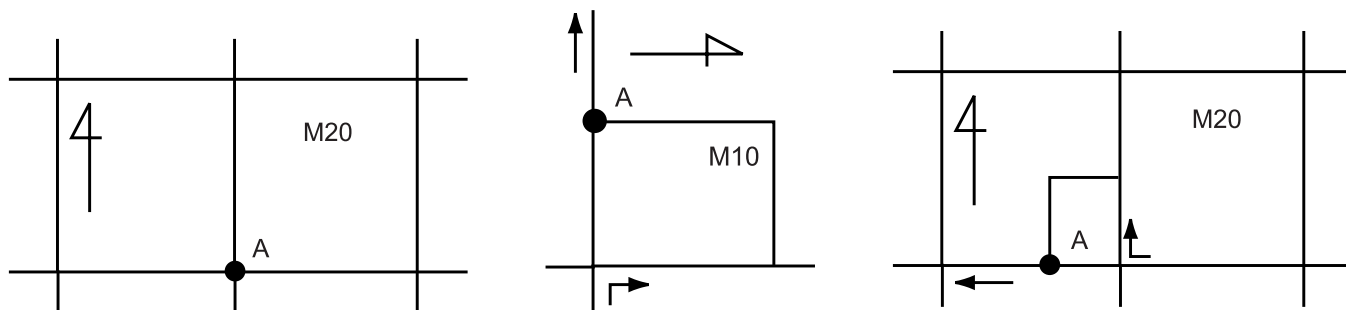
Objaśnienia:

- a: droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 2 do 3
- b: droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 4 do 1
- c: niedopuszczalne oznaczenie manewru
- d: wjazdowa strzałka kierunkowa
- e: wjazdowa strzałka kierunkowa
- f: nakaz skrętu na skrzyżowaniu 5 najeżdżając od 2
- g: nakaz jazdy na skrzyżowaniu najeżdżając od 5 (na górze rysunku od 2)
- h: droga jest jednokierunkowa od skrzyżowania 4 do 1

6.2. Detal punktu (rys. 34):

- 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
 - posiada skalę
 - jest zorientowany magnetycznie
 - zawiera wszystkie informacje z mapy podstawowej i dodatkowej, uwzględnia występujące w naturze wszystkie drogi, oraz informacje dodatkowe (uszczegóławia materia topograficzny)
 - przedstawia obszar 200x200m lub 100x400m
- Na detalu nie dopuszcza się umieszczania strzałki wjazdowej i wyjazdowej.



rys. 34: mapa podstawowa

detal punktu

mapa z wrysowanym detalem

6.3. Przejazd trasy wg opisów topograficznych (mapowy).

Planowanie trasy wg opisów topograficznych może występować tylko przy przejeździe między dwoma elementami topograficznymi (skrzyżowaniami, punktami, etc.) na materiale topograficznym.

Skrzyżowaniem mapowym jest miejsce styku co najmniej trzech prostych (dróg) na materiałach topograficznych. Nie jest przy tym ważne, czy drogi te posiadają dalszą komunikację mapową (rys 35 a) czy też nie (rys 35 b). W itinererze nie opisuje się skrzyżowań z jednoznacznym wyjazdem mapowym.

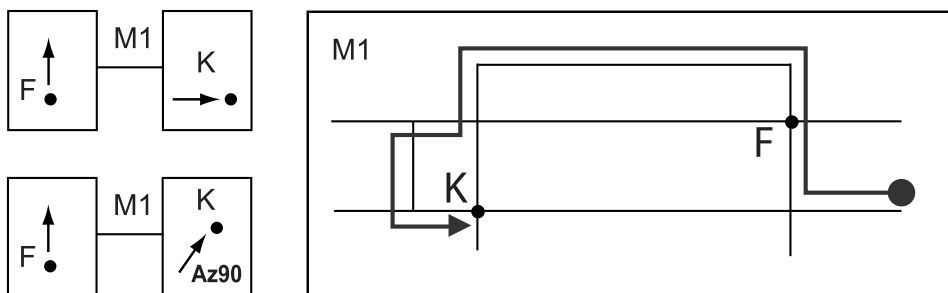


rys 35

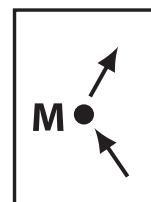
Jeżeli dojazd do punktu, lub wyjazd z niego ma nastąpić z jednoznacznie określonego kierunku, to wrysowane w kratce itinerera strzałki określają kierunek magnetyczny dojazdu lub wyjazdu z punktu.

Dopuszcza się opis dojazdu lub wyjazdu z punktu z uwzględnieniem wartości azymutu wpisanego w kratkę itinerera. W takim przypadku strzałka nie musi być wrysowana precyzyjnie, zgodnie z podanym azymutem (rys. 36).

Dopuszcza się podanie zarówno kierunku dojazdu jak i kierunku wyjazdu z zadanego punktu w jednej kratce itinerera (rys 36a).



rys. 36

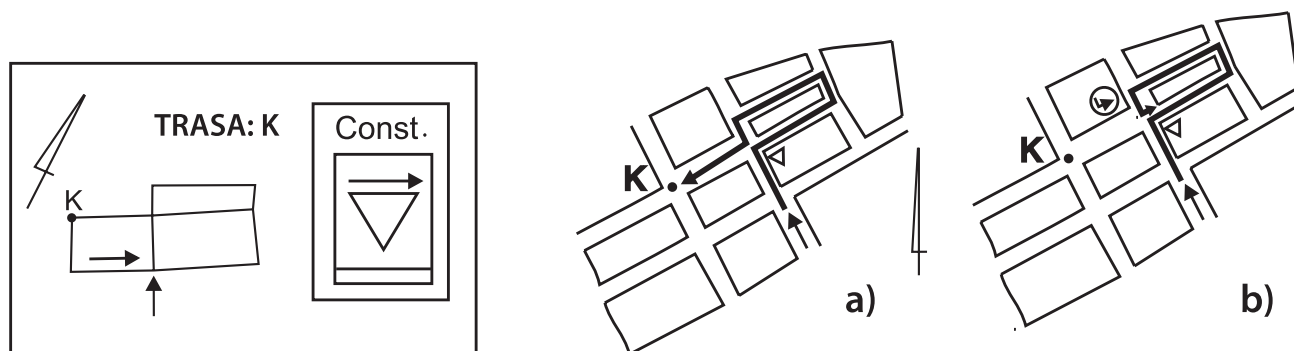


rys. 36a

Przy jeździe mapowej zawsze wybieramy najkrótszą trasę wynikającą z mapy.

Przy wyznaczaniu najkrótszej drogi przejazdu:

- należy uwzględnić wszystkie występujące strzałki kierunkowe, punkty i ich detale oraz constanse mapowe
- nie dopuszcza się zawracania „ w miejscu”, na skrzyżowaniach i drogach bez dalszej komunikacji
- różnica długości najkrótszej drogi i każdej innej musi wynosić min. 20%, jednak nie mniej niż 5mm na materiale topograficznym, jeżeli nie wynika ona z prostych zależności geometrycznych (cięciwa, przekątna)
- nie należy pamiętać o występujących, napotkanych w naturze ograniczeniach ruchu drogowego. W miejscu napotkanego na trasie przejazdu ograniczenia ruchu drogowego, uniemożliwiającego kontynuowanie wytyczonej uprzednio trasy należy zaplanować nową, najkrótszą trasę przejazdu do zadanego punktu z uwzględnieniem tego ograniczenia (rys. 37).



rys. 37

Objaśnienie: Taki opis można wykorzystać przy opisywaniu manewrów w terenie pokazanym na planie „a”. Dla planu „b” opis jest nieprawidłowy, gdyż „constans”, znak „nakaz skrętu w lewo”, oraz zasada, że nie obowiązuje zapamiętywanie występujących, napotkanych ograniczeń ruchu drogowego powodują „zapętlenie” się trasy przy wytyczaniu najkrótszej drogi przejazdu.

Trasa musi być tak zbudowana, aby załoga która będzie musiała zaplanowaną na nowo trasę zmienić ponownie, nie mogła mieć możliwości (ani realnej ani mapowej) powrotu do skrzyżowania lub miejsca gdzie już takiej zmiany dokonywała.

Skrzyżowania z jednoznacznym wyjazdem występujące w naturze nie zmieniają zaplanowanej trasy przejazdu, o ile nie powodują przerwania jej wykonywania.

Elementy topograficzne występujące na mapie nie muszą występować w naturze, jeśli w jednoznaczny sposób można określić miejsce w którym powinny się znajdować.

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, realizując przejazd zgodny z zasadami jazdy z natury.

Jeżeli w wyniku wystąpienia constansu mapowego wystąpi polecenie dorysowania lub wymazania dróg, to mogą powstać nowe lub zniknąć dotychczasowe skrzyżowania mapowe. Przy planowaniu przejazdu po mapie należy to uwzględnić. Przy tym znaczenie strzałek na mapie nie może się zmienić. Strzałka kierunkowa nie może zmienić się w wyjazdową i odwrotnie.

6.4. Realizacja poleceń „mapowe lewo”, „mapowe prawo”:



rys. 37a

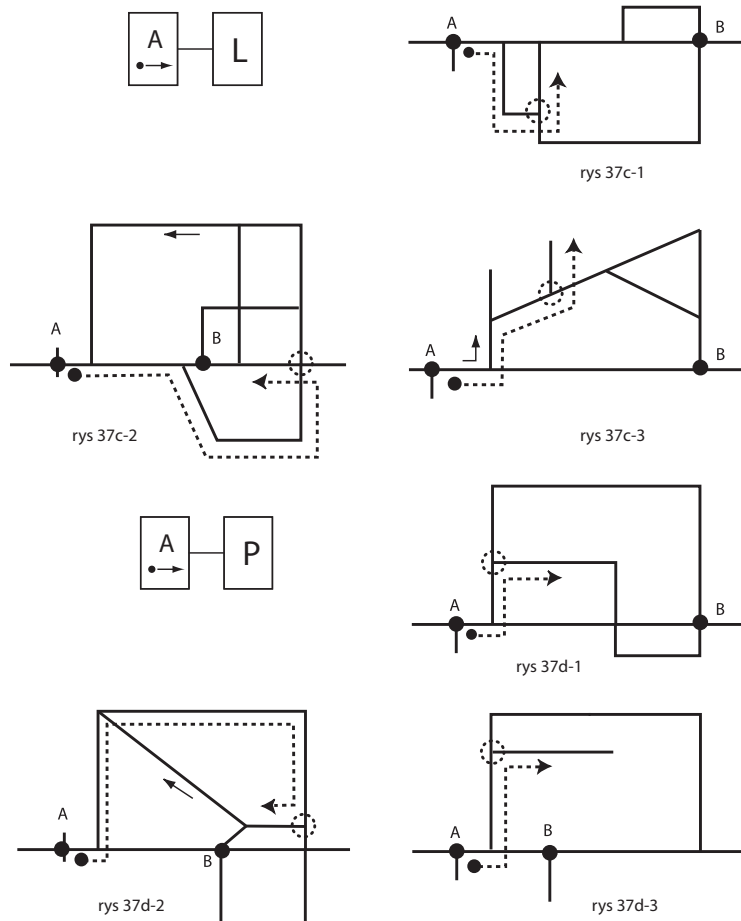


rys. 37b

Realizując wyżej pokazane polecenia itinerera należy zaplanować na mapie najkrótszą drogę do skrzyżowania na którym można wykonać mapowy skręt w prawo (rys 37a) lub w lewo (rys. 37b), nie uwzględniając skrzyżowań z jednoznacznym mapowym wyjazdem.

Uproszczony zapis P i L kieruje się zasadami opisanymi w pkt. 5.9.

Przykłady:



rys. 37c

rys. 37d

6.5. Itinerer współrzędnościowy.

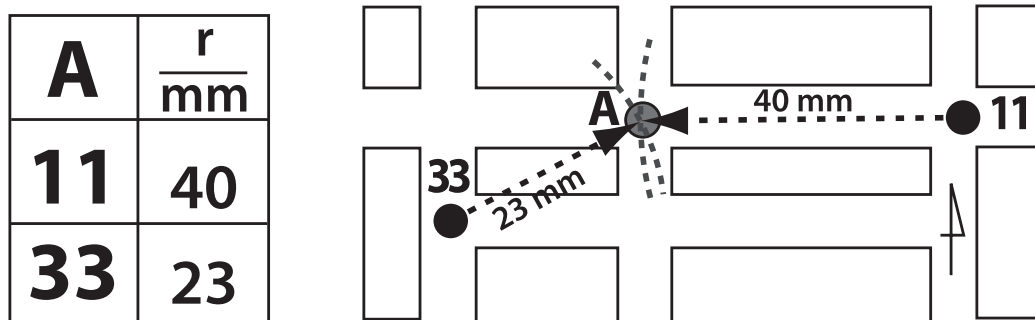
Itinerer współrzędnościowy jest to opis trasy przejazdu, spełniający następujące warunki:

- lokalizuje położenie początku (początków) układu współrzędnych
- podaje położenie punktów przejazdu przy pomocy współrzędnych

Wykonując polecenia itinerera współrzędnościowego uczestnik zobowiązany jest do wykreślenia punktów na materiale topograficznym. Punkty wykreślane, obowiązują tylko na tej mapie, na której zostały wykreślone. Jeżeli nie jest to zadane inaczej, nanosi się je na mapie podstawowej. Niedopuszczalne jest zadawanie wykreślenia punktów pośrednich, służących jedynie jako pomocnicze do wykreślenia punktów właściwych. Dopuszcza się zadawanie max. 3 punktów do wykreślenia na każdym odcinku trasy przejazdu. Zaleca się stosowanie takich odległości i kątów, aby ich wykreślenie, biorąc pod uwagę skalę mapy nie powodowało błędów kreślarskich i niejednoznaczności.

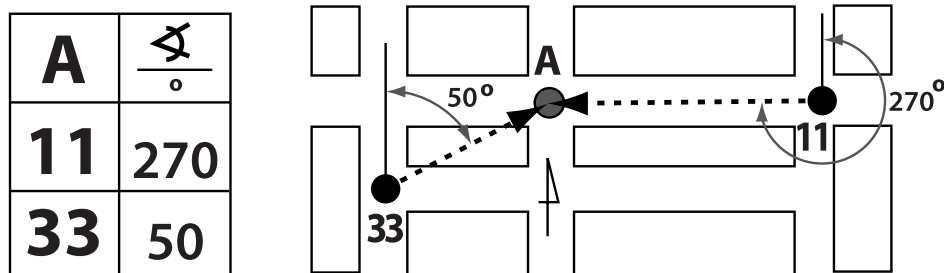
Sposoby wyznaczania punktów:

a) wyznaczenie punktu A poprzez podanie wartości promieni (rys. 38), pod warunkiem że jedynie jeden punkt przecięcia się podanych promieni będzie znajdował się w obszarze mapy której dotyczy.



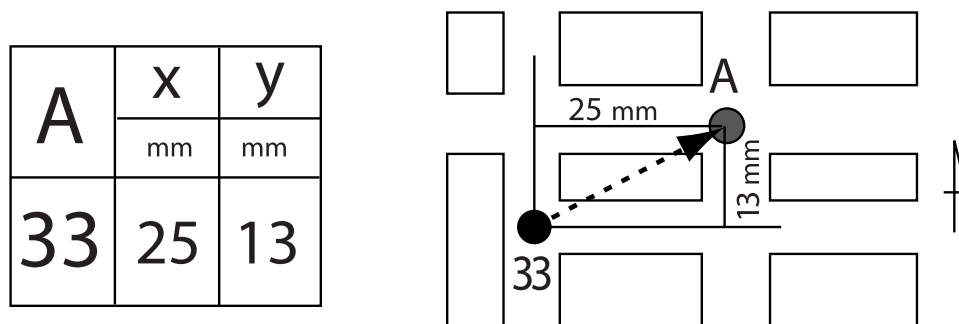
rys. 38

b) wyznaczenie punktu A poprzez podanie wartości azymutów (rys. 39)



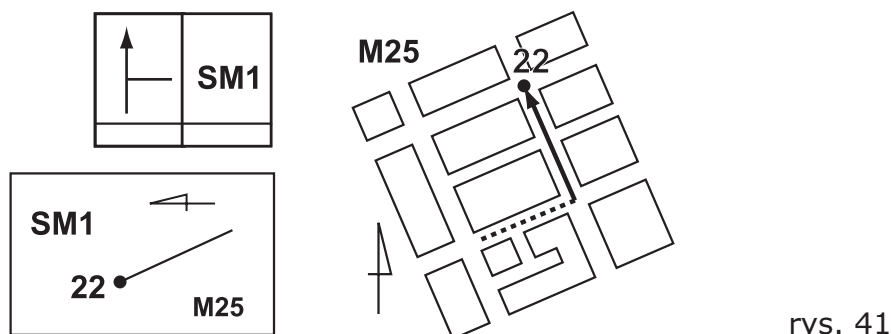
rys. 39

c) wyznaczenie punktu A poprzez podanie współrzędnych x i y (rys 40)



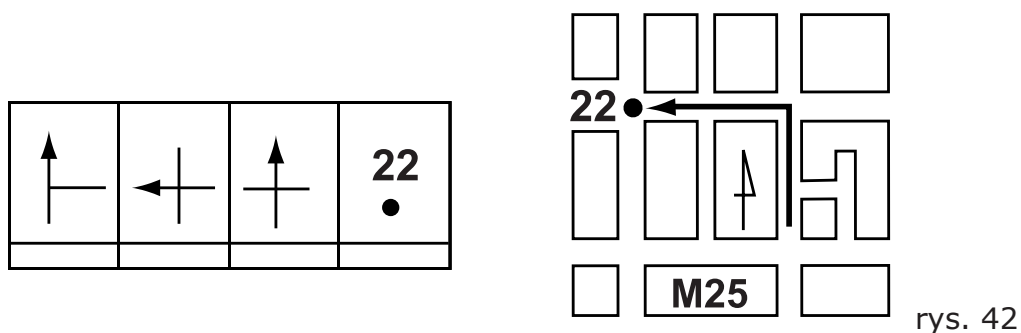
rys. 40

d) wyznaczenie punktu 22 przy pomocy SM (rys. 41).



rys. 41

e) wyznaczenie punktu 22 przy pomocy opisu z natury (rys. 42).



rys. 42

Wszystkie sposoby podawania położenia wyznaczanego punktu można ze sobą łączyć.

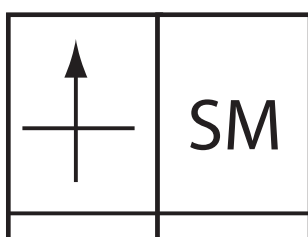
7. ŚLEPE MAPY (SM)

Są to graficzne odwzorowania trasy przejazdu. Mogą być kreślane z zaznaczeniem wszystkich skrzyżowań lub bez nich. SM nie może być linią zamkniętą. Minimalna długość rysunku SM w itinererze nie może być mniejsza niż 20mm, bez względu na wielkość zastosowanej skali.

Ślepa mapa musi zawierać:

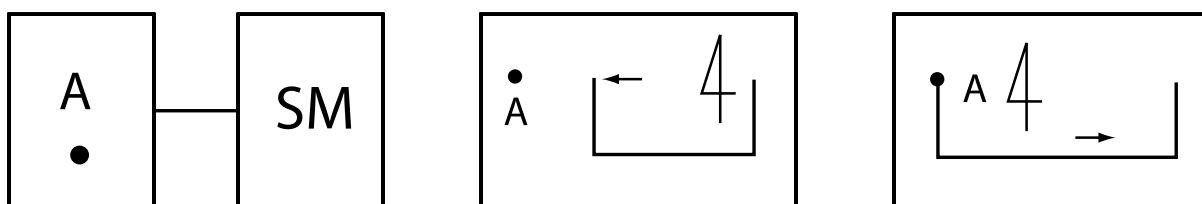
- zorientowanie względem północy
- skalę oraz jeżeli to jest konieczne, dodatkowo przynajmniej jeden z elementów:
 - strzałkę oznaczającą kierunek wjazdu
 - strzałkę oznaczającą kierunek przejazdu
 - strzałkę oznaczającą kierunek wyjazdu

Ślepa mapa musi zaczynać się i kończyć na skrzyżowaniach lub na innych elementach topograficznych. Jeśli początek SM znajduje się na skrzyżowaniu, to wykonując jazdę z natury (rys 43), zawsze na najbliższym od ostatniego zapisu w itinererze, na którym możliwy jest do wykonania zadany manewr, uwzględniając zasadę jazdy podaną w pkt. 2.6. Ślepa mapa, której początek najeżdżany jest z natury nie może zaczynać się na skrzyżowaniu z jednoznacznym wyjazdem. Skrzyżowania z jednoznacznym wyjazdem występujące w naturze podczas przejazdu SM nie zmieniają trasy przejazdu SM, o ile nie powodują przerwania jej wykonywania.



rys. 43

SM może być umiejscowiona punktem na materiale topograficznym, jeśli dojazd do niej następuje po tym materiale (rys. 44). Jeśli SM zaczyna się lub kończy w punkcie, punkt ten musi być umieszczony na SM.



rys 44

Dopuszcza się umieszczanie początku SM na skrzyżowaniu o jednoznacznym realnym lub mapowym wyjeździe, jeśli SM jest umiejscowiona punktem na mapie, a jej początek jest wyraźnie określonym skrzyżowaniem na mapie.

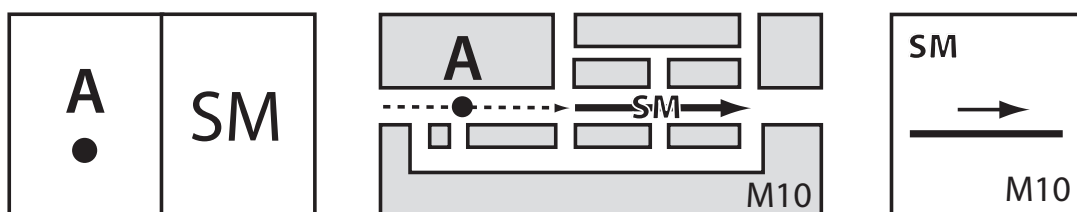
Ślepa mapa rysowana z uwzględnieniem skrzyżowań musi być zawsze umiejscowiona punktem na mapie i wszystkie występujące skrzyżowania muszą być na SM zaznaczone.

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 tylko może ją przecinać.

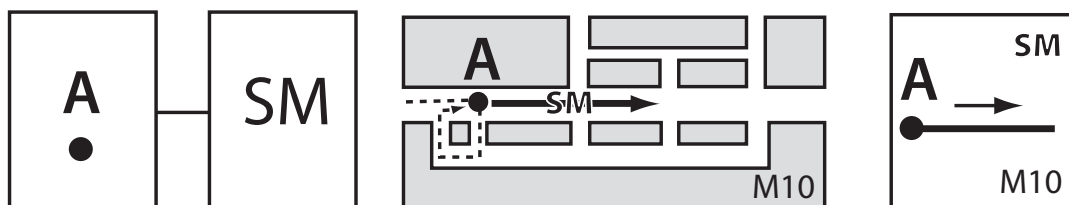
7.1 Sposoby realizacji przejazdu związane z SM:

a) przejazd z natury z punktu A na początek SM (rys 44a)



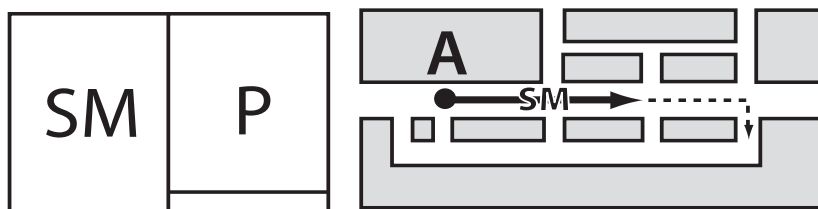
rys 44a

b) przejazd wg mapy z punktu A na początek SM (rys 44b)



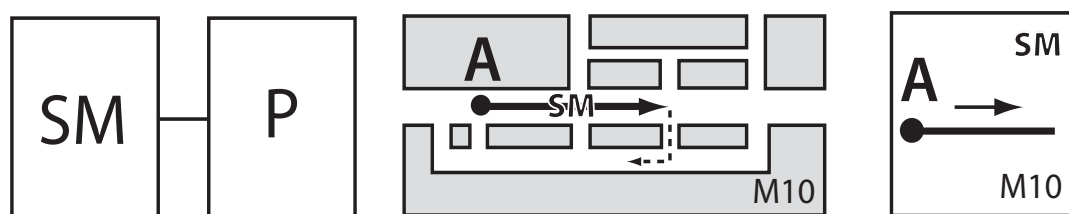
rys 44b

c) przejazd z natury po wykonaniu SM w prawo (rys 44c)



rys 44c

d) przejazd wg mapy: po wykonaniu SM jedź w prawo (rys 44d)



rys 44d

8. CONSTANS

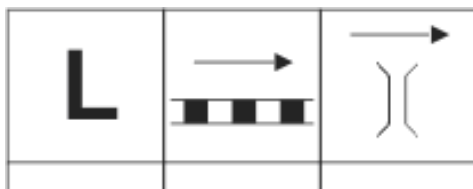
Opis constansu składa się z dwóch części:

a. - miejsca wystąpienia.

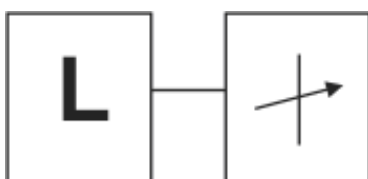
Miejsce wystąpienia constansu może być realne (np. „za znakiem STOP”) lub mapowe (np. „w punkcie K”). Informacja za którym miejscem wystąpienia wykonujemy zadanie (za pierwszym, za drugim, za każdym) musi być zawsze podana słownie.

b. - zadanie do wykonania.

Zadanie do wykonania może być z natury (realne), np:



lub mapowe, np:



Informacja kiedy wykonujemy zadanie musi być zawsze podana słownie (np: przy pierwszym przejeździe, zawsze). Podczas wykonywania constansu nie może wystąpić polecenie wykonania innego constansu.

Występują dwa rodzaje constansów: z natury i mapowy.

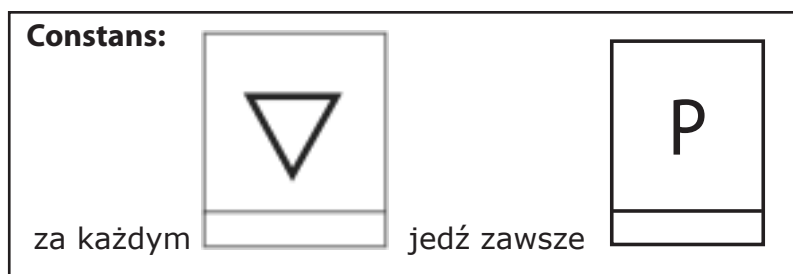
8.1. Constans z natury.

Zasady:

- miejsce wystąpienia i zadanie do wykonania muszą być realne
- zapisy słowne i graficzne opisanie constansu są równoważne
- jeżeli zadania nie można wykonać w miejscu wystąpienia constansu, należy jechać do miejsca gdzie będzie możliwość jego wykonania, stosując zasady opisane w pkt. 5.2.
- planując jazdę po mapie nie uwzględniamy constansu z natury
- jeśli constans z natury wystąpi na SM, to część SM od miejsca wystąpienia constansu do miejsca wykonania manewru uważa się za przejechaną
- constans z natury zawsze przerywa przejazd do zadanego manewru mapowego. Po wykonaniu constansu z natury należy zaplanować nową (najkrótszą) trasę do zadanego wcześniej manewru mapowego. Przy wyborze nowej trasy zapomina się o sytuacji drogowej (znakach drogowych) na skrzyżowaniu lub skrzyżowaniach gdzie wykonywaliśmy manewry constansu.

Przykłady:

- *graficzne przedstawienie constansu:*



- *słowne przedstawienie constansu:*

CONSTANS: Za każdym znakiem „ustąp pierwszeństwa przejazdu” jedź realnie w prawo.

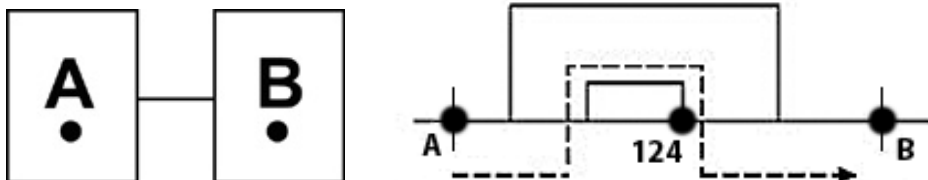
8.2. Constans mapowy.

Zasady:

- miejsce wystąpienia i zadanie do wykonania muszą być mapowe
- zapisy słowne i graficzne opisanie constansu są równoważne
- obowiązuje przy planowaniu przejazdu między dwoma manewrami (zadaniami) mapowymi
- musi mieć rozwiązanie mapowe, tzn. musi być tak skonstruowany aby nie prowadził do „wyrzucenia” z mapy
- określa manewr (manewry):
 - w konkretnym miejscu na mapie (np. - w punkcie 210 zawsze L; - na SM wjedź zawsze skręcając w P; - przy pierwszym przejeździe przez punkt C wykonaj Az90)
 - podczas przejazdu fragmentu odcinka (np. - jadąc START - 1 przejedź 2x most; - jadąc 2 - SM1 skręć w prawo; - jadąc 234 - C skręć w lewo)
 - podczas mapowego przejazdu między miejscem wystąpienia a zadaniem do wykonania (np. - za każdym mostem zawsze w prawo), przy czym manewr:
 - wykonuje się na pierwszym mapowym skrzyżowaniu za miejscem wystąpienia zadania które nie posiada jednoznacznego mapowego wyjazdu
 - musi być wykonany przed następnym mapowo zadanym miejscem w itinererze

Przykłady:

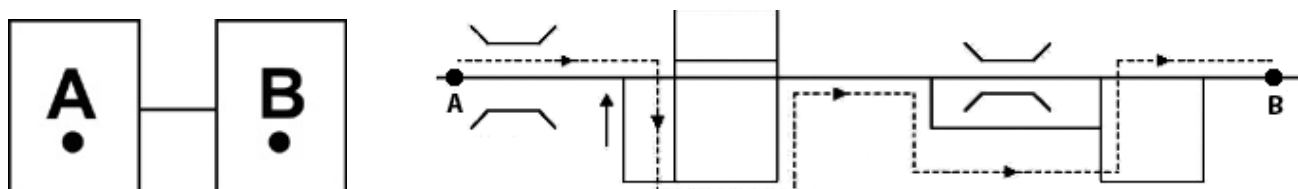
- CONSTANS:** w punkcie 124 zawsze w lewo



2. **CONSTANS:** jadąc 234 - C skręć w lewo



3. **CONSTANS:** za każdym mostem skręć zawsze w prawo



Uwaga: planując najkrótszą trasę A-B omijamy drugi most, w przeciwnym razie zadanie constansu spowodowało by jej wydłużenie.

Poniżej przykład, gdzie **nie wolno** stosować CONSTANSU mapowego „za każdym mostem skręć zawsze w prawo”, gdyż za pierwszym mostem, na pierwszym mapowym skrzyżowaniu nie możemy skrócić w prawo a za drugim mostem jeśli skróćmy w prawo to droga „wyrzuci” nas z mapy.



Constans mapowy nie obowiązuje podczas pokonywania trasy z natury, natomiast constans z natury uwzględniamy także w trakcie przejazdu trasy zaplanowanej wg mapy.

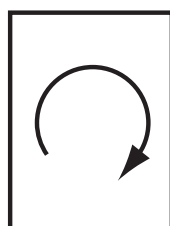
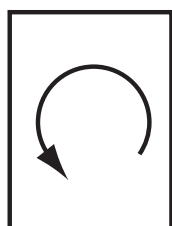
9. UWAGI KOŃCOWE.

9.1. W kratce itinerera może być pokazany tylko jeden element opisu trasy.

9.2. Jeżeli do opisu trasy stosuje się więcej niż jedną metodę uporządkowania odległością (np. podaje się zarówno odległości od startu jak i od pewnego oznaczonego punktu) to odległości te powinny być konsekwentnie podawane w określonych (tych samych) miejscach kratki itinerera, tak aby jednoznacznie można było określić sposób uporządkowania.

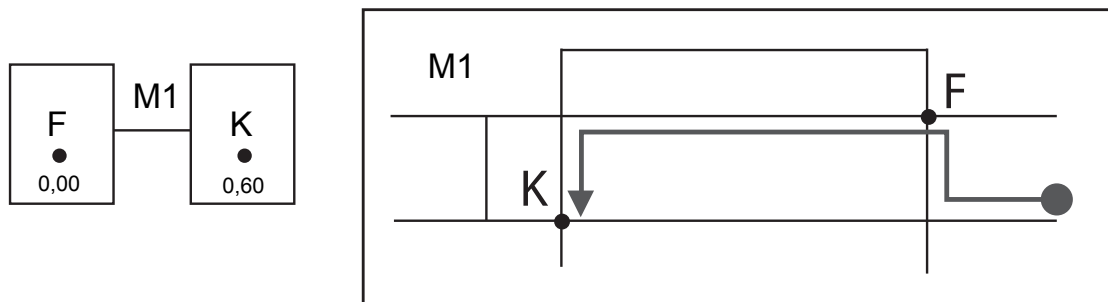
9.3. Znak !!! (wykrzykniki) oznacza: zachować podczas przejazdu zwiększoną ostrożność. Nie wolno wykorzystywać go do innych celów.

9.4. Jeżeli w itinererze występuje strzałka półkolista tzw. „zegar” (rys. 45), to taki opis oznacza kierunek objazdu wszystkich występujących na materiałach topograficznych: pętli, placyków, objazdów, które tworzą proste zależności geometryczne (np: prostokąt, okrąg, trójkąt itp.) dających się objechać w obu kierunkach. Dotyczy to tylko przejazdów wg materiałów topograficznych, w przypadku powrotu po nich do punktu wyjazdu.



rys. 45

9.5. Jeżeli w itinererze występuje element typu: od manewru 1 do manewru 2 musisz przejechać xxx metrów, to oznacza to, że jadąc między manewrami 1 i 2 należy pokonać drogę równą xxx metrów wytyczoną wg wskazanego materiału topograficznego (rys. 46).



rys. 46

9.6. Dopuszcza się nie podawanie kierunku magnetycznego. Wówczas kierunek północy wyznaczony jest prostą biegnącą od dołu do góry i równoległą do pionowego boku kratki (kartki) itinerera. Jeżeli w opisie trasy znajduje się strzałka zwyczajowo określająca kierunek magnetyczny, a nie jest ona opisana, to należy przyjąć, że wskazuje kierunek północy.

9.7. Zdefiniowany kierunek północy odnosi się do wszystkich elementów w zintegrowanej grupie opisowej. Kratki itinerera kierują się zawsze zasadami punktu 8.6.

9.8. Przy opisie trasy dowolnymi rodzajami itinererów nie wolno w innym celu stosować liter, których znaczenie jest ustalone a więc: E, N, S, W (kierunki stron świata), D (kąty drogowy), P, L (prawo, lewo), M - skala.

9.9. Materiały topograficzne dostarczane są przez organizatora rajdu. Zaleca się stosowanie materiałów oryginalnych lub kserokopii kolorowych. Kopie czarno-białe dopuszcza wyłącznie weryfikator. Zastosowanie mapy o skali większej niż 1:25000 dopuszcza weryfikator.

9.10. W przypadku, gdy zamiar (skala) dotyczy przejazdu przez skrzyżowanie z ruchem okrężnym, to określa on miejsce wjazdu na to skrzyżowanie. W przypadku, gdy zamiar (skala) zaczyna się na skrzyżowaniu z ruchem okrężnym, to początek pomiaru znajduje się w miejscu wyjazdu z tego skrzyżowania.

9.11. Pojęcie jazdy do przodu znajduje zastosowanie także przy przejeździe przez skrzyżowanie z ruchem okrężnym.

9.12. Skrzyżowań z wysepkami, na których wymiary zewnętrzne wysepki nie przekraczają 20m, nie można opisywać za pomocą itinererów: schematycznego, azymutowego, kąтового, ze znakami drogowymi oraz uproszczonego.

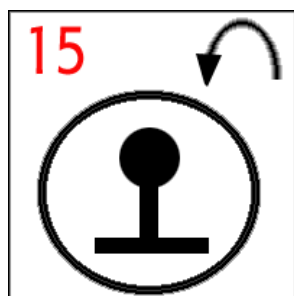
9.13. Gdy nie podano zamiaru w opisie trasy z natury, to odległość w terenie między kolejnymi elementami opisu, nie może przekraczać 1 km.

9.14. Odległość, w naturze, między skrzyżowaniem opisanym w itinererze, a najbliższym skrzyżowaniem, na którym istnieje możliwość wykonania takiego samego manewru musi różnić się, o co najmniej 5% wartości podanego zamiaru.

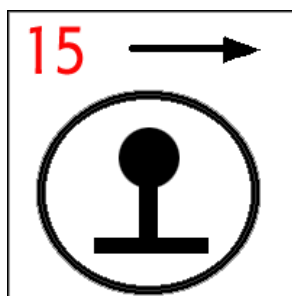
9.15. Wszystkie odległości podawane są z dokładnością do 10 m.

9.16. Zaleca się, aby organizator wskazał oznaczony odcinek drogi, dla wyskalowania liczników (hald) samochodowych.

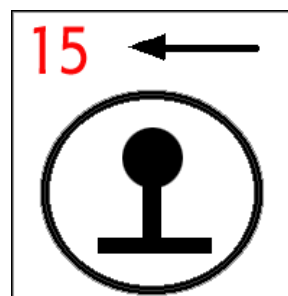
9.17. Na tablicach PKP-ów mogą być umieszczone informacje zmieniające trasę przejazdu w rodzaju:



rys. 47a



rys. 47b



rys. 47c

oznaczające kolejno:

- w najbliższym dowolnym miejscu zawrócić - rys. 47a
- na najbliższym skrzyżowaniu, po minięciu tablicy skręć w prawo - rys.47b
- na najbliższym skrzyżowaniu, po minięciu tablicy skręć w lewo - rys.47c

9.18. Niezamierzone zatrzymanie na trasie rajdu może nastąpić z następujących powodów:

- przed zamkniętym przejazdem kolejowym
- w wyniku nagłych zdarzeń, wypadków

Anulacje zatrzymań załoga musi potwierdzić na najbliższym punkcie kontrolnym. Anulacja jest wpisywana przez organizatora do Karty Drogowej. Wartość anulacji załoga musi dodać do czasu przejazdu odcinka.

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportów Popularnych i Turystyki
Warszawa, Styczeń 2008 r.

Załącznik 1

Wzór karty odcinka obowiązujący w Nawigacyjnych Samochodowych Mistrzostwach Polski. Karta odcinka musi być formatu A4 i zawierać następujące elementy rozmieszczone wg podanego wzoru:

[A]	[B]	[C]
[D]	[E] TRASA: START,, PKC1	
[G]		[J]
[K] Weryfikator:		[L] Autor trasy:

START

T

Q

α

B

PLAN
"JUR"

SM2

A90

R

PKC-1

skala 1:25000

skala 1:25000

Const

SM2

1:25000

PLAN "JUR"

skala 1:25000















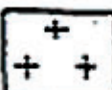



TRASA: [1] [2]

[H]

- A - logo klubu.
- B - nr kolejnej Rundy NSMP, jej nazwa własna, miejsce i data rundy.
- C - logo PZM.
- D - nr odcinka.
- E - przebieg trasy odcinka; od nazwy punktu początkowego (START, PKC 1, PKC 5...) do punktu końcowego (PKC 1, PKC 5..... META).
- Nie podaje się dodatkowych informacji o innych materiałach rajdowych.
- F - długość i czas przejazdu odcinka.
- G - itinerary (ślepe mapy, szkice, plany, detale, „constanse”, sposoby objazdu placów itp.).
- H - Zintegrowana Grupa Opisowa.
- J - brudnopis, miejsce na PKP-y.
- K - weryfikator odcinka.
- L - autor odcinka.

Załącznik 2

Graficzne oznaczenia stosowane w itinererach.

PRZEDMIOT	ZNAK	PRZEDMIOT	ZNAK
MOST		WIATRAK	
POTOK, RZĘKA		KOŚCIÓŁ	
SYGNALIZATOR		KAPLICA	
PRZYSTANEK AUTOBUSOWY		CERKIEW	
PRZYSTANEK TRAMWAJ.		KRZYŻ	
PRZYSTANEK PKS		POMNIK	
PARKING		MUZEUM	
STACJA BENZYNOWA		CMENTARZ	
POMOC DROG. WARSZTAT		DRZEWA	
TORY		BRAMA PRZEJAZD	