

Un ghid pentru interpretarea itinerarului international

In cadrul unei etape trebuie sa parcurgem un TRASEU prestabilit pe HARTA atasata utilizand informatiile suplimentare. Informatiile suplimentare pot fi de urmatoarele tipuri : INSERT, CONDITION, CONSTANT, DETAIL, si SM.

Cuprins:

1. Traseu
2. Map (Harta)
3. Planificarea Traseelor pe harta
4. Normele de progres pe harta
5. Regulamentul de progres real
6. Interpretarea casutelor din itinerar
7. DETAIL (Detaliu)
8. CONSTANT (Date constante)
9. CONDITION (Conditii)
10. INSERT (Inserare)
11. SM (Harta oarba)
12. Sectiuni

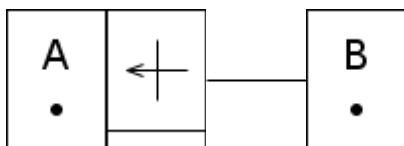
Exemple:

1. Exemplu (Din harta in harta pe harta – informatii de baza)
2. Exemplu (Din harta in harta pe harta - parcurgerea, directia de intrare si iesire)
3. Exemplu (Din harta in harta pe harta – itersectii si viraje)
4. Exemplu (Din harta in harta pe harta – repere pe harta si alte semne)
5. Exemplu (Din harta in harta pe harta – replanificarea traseului)
6. Exemplu (Din real in real pe realitate – informatii de baza)
7. Exemplu (Din real in real pe realitate – alte informatii)
8. Exemplu (Din real in harta pe harta)
9. Exemplu (Din real in harta pe realitate)
10. Exemplu (Din harta in harta pe realitate)
11. Exemplu (Din harta in real pe realitate)
12. Exemplu (DETAIL)
13. Exemplu (CONSTANT)
14. Exemplu (CONDITION)
15. Exemplu (INSERT)
16. Exemplu (SM)

La exemplele prezentate traseul corect este marcat cu verde iar cel gresit cu rosu. Hartile din exemple nu au marcat "nordul" ca semn distinct, luandu-se ca implicit partea de sus a schiței drept nord.

Traseu

Traseul indica cu desene simple, urmatoarea sarcina pentru a fi realizat. Iata un **exemplu** ca fiind o parte dintr-un traseu :



Informatiile din casutele de itinerar (din dreptunghi) inseamna: “executa”, vreau sa spun ”atinge locul indicat in mod adecvat”. Semnul dintre casutele de itinerar (sau in cazul casutelor lipite lipsa acestuia) inseamna : “apropie-te de el”. Exista doua tipuri de casute de itinerar :

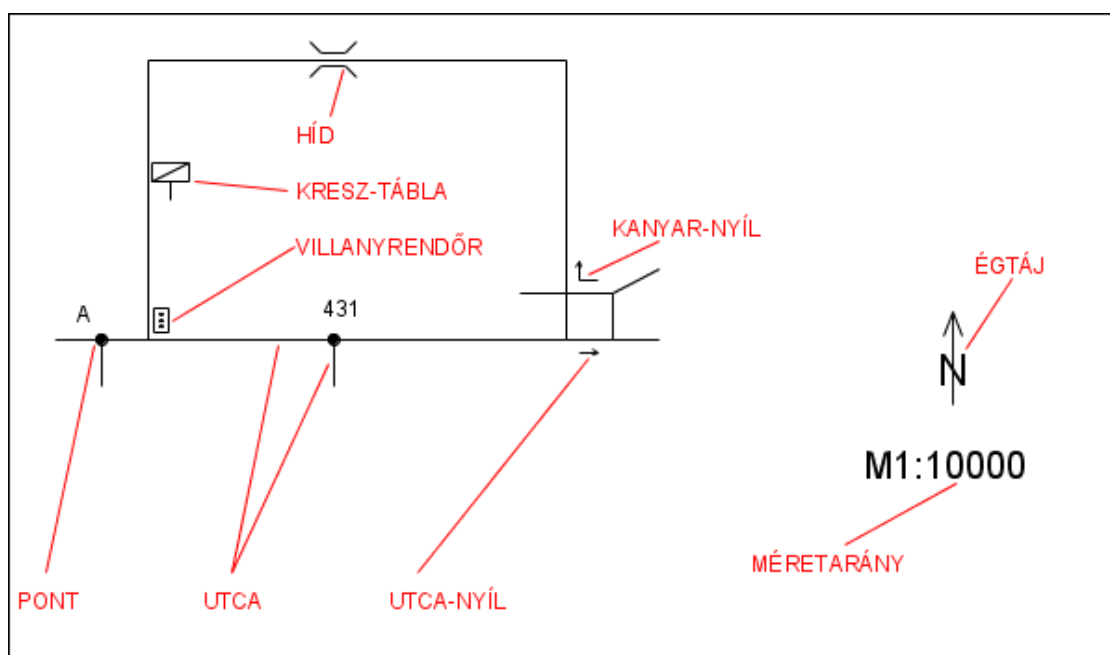
- **De Harta:** in acest caz cautam pe harta punctul indicat din casuta. (Vezi prima casuta din exemplul de mai sus) Marcaj: dreptunghi simplu.
- **Reala:** in acest caz punem harta la o parte si in realitate cautam punctul indicat. (Vezi casuta a doua din exemplu) Marcaj : un dreptunghi , iar in partea de jos o linie orizontala.

Exista doua moduri de apropiere :

- **De Harta:** in acest caz traseul pentru apropiere se urmareste pe harta indicata. (Vezi intre casuta a doua si a treia din exemplu dat) Marcaj: linia orizontala dintr-e doua casute de itinerar.
- **Reala :** in acest caz neluand in considerare harta, ne apropiem de punctul cautat dupa “regulile reale de circulatie” (Vezi intre prima casuta si a doua din exemplu) Marcaj : cele doua casuta sunt lipite unul de celalalt.

MAP (Harta)

Harta este ipostaza in imagini a unei parti din realitate. Iata un exemplu:



Partile componente unei harti :

PUNCTE CARDINALE (ÉGTÁJ)

Intotdeauna pe harta exista marcat un punct cardinal principal din cele patru. Sageata indica in directia numita, litera scrisa pe el indica punctul cardinal , denumirea fiind folosit din limba engleza (N = nord; S = sud; W = vest; E = est).

In exemplul prezentat am marcat nordul, care este inspre partea de sus a hartii.

SCALA (MÉRETARÁNY)

Al doilea element stabil pe o harta este scala. De obicei acesta are formatul M1:xxxxx, cea ce inseamna : 1mm masurat pe harta coincide cu xxxxx mm in realitate.

La exemplu nostru M1:10000, deci 1mm pe harta = 10 m in realitate.

Se practica scurtarea acestor semne: M10 = M1:10000, M20 = M1:20000, M25= M1:25000, M50 = M1:50000, etc.

STRADA (UTCA)

Pe harta cele mai multe linii indica o strada. In cele mai multe cazuri o strada pe harta coincide cu o strada in realitate, dar nu intotdeauna (vezi mai tarziu), iar pe harta nu este obligatoriu sa se regaseasca toate strazile din realitate. Daca itinerarul iti indica deplasare pe harta, atunci planificarea de executare a traseului il concepi numai pe harta indicata luand in considerare strazile de pe harta.

Pe harta se considera strada si “cioturile” trase care intr-o parte nu ating o alta strada.

PUNCTE (PONT)

Punctul este un spatiu pe harta cu un indicativ. Marcajul este un cerc mic si negru, iar langa acest punct este trecut denumirea lui : o litera sau un numar.

In exemplu dat sunt doua PUNCTE, A-ul si 431-ul.

In continuare denumirea PUNCTULui v-a figura numai cu litere majuscule.

SAGEATA-STRAZII (UTCA-NYÍL)

Daca gasim langa o strada desenată o sageata, atunci conform hartii strada devine “sens unic” (Nu este obligatoriu ca si in realitate sa se confirme acest lucru). Acest “sens unic” este valabil doar intre cele doua intersectii. Daca ne deplasam conform hartii respective pe aceea strada putem inainta doar in directia indicata.

In exemplu avem o portiune care este sens unic, din punctul 431 spre est, acolo nu putem inainta decat dinspre west spre est, pe celalalte strazi putem merge in orice directie.

SAGEATA de CURBA (KANYAR-NYÍL)

Spre deosebire de sageata de strada , sageata de curba se refera la o intersectie si nu la o portiune din strada, in consecinta este desenată pe harta langa o intersectie. Semnificatia este: daca intr-o intersectie sosim dinspre arborele sagetii atunci putem parasi acea intersectie doar spre strada indicata de sageata.

Daca insa sosim in aceiasi intersectie din alta directie sageata de curba nu se refera la noi, putem parasii intersectia cum dorim. Aceasta sageata coincide cu “indicatoarele de obligare”

In exemplu sageata de curba se refera la cei care vin dinspre est, ei sunt obligati de a parasii intersectia spre nord.

Sageata de curba te poate induce in eroare: poate marca obligativitatea de a merge inainte intr-o intersectie ,de exemplu din sud spre nord. In acest caz arborele sagetii este drept, si nu se poate observa ca este vorba de o sageata de curba.

Intr-o intersectie mai complexa (ex.cu delta) o sageata de curba te poate “trece” peste mai multe intersectii.

POD (HÍD) , INDICATOARE RUTIERE (KRESZ-TÁBLA) , SEMAFOARE (VILLANYRENDŐR)

Putem desena diverse indicatoare pe harta. Exact ca in cazul strazilor nici acestea nu trebuie sa coincidă cu realitatea.

Planificarea traseelor pe harta

Daca intre doua casute de itinerar (sau de la pozitia actuala a masinii) caut un traseu intr-un punct dat pe harta, intr-o intersectie data sau pana la un indicator, atunci se respecta regulile urmatoare:

- Traseul programat nu poate sa se întoarca pe strada respectiva, si intersectia nu poate fi parasita in directia de sosire .
- Traseul programat nu poate trece prin punctele marcate cu una sau doua cifre sau litere. (exemplu 1/7, 1/8.)
- La planificare se tine cont de sageata de strada si de sageata de curba (exemple 1/3, 1/4, 1/5, 1/6.)
- La planificare se tine cont de toate CONDITII –le in vigoare.
- Din toate posibilitatile se ia in considerare traseul cel mai scurt. (traseul este mai scurt daca lungimea lui este cu 20% mai scurt decat celui de al doilea traseu scurt, sau se alege dupa regulile fundamentale ale geometriei) (exemple 1/1, 1/2.)
- Daca ne aflam intr-un punct pe harta si dorim sa ajungem in acelasi punct , si traseul cel mai scurt se poate executa din doua directii atunci se ia in considerare “sensul de parcurgere” (exemplu 2/1, 2/2, 2/3.)

Daca planificarea nu se face intr-un punct dat , dar cautam o intersectie sau un indicator pe harta atunci planificarea se face la cea mai apropiata intersectie sau la cel mai apropiat indicator. (cautam varianta cea mai scurta).

Normele de progres pe harta

Dupa ce am programat traseul pe harta, acesta trebuie urmat și cu autoturismul. Acest lucru nu intotdeauna se poate fi indeplinit, pentru ca REGULILE de CIRCULATIE sunt prioritare si suprajudeca traseul programat pe harta. Acesta se intampla in mai multe feluri ::

- Indicatoare de circulatie, linie continua, sau alte semne care te impiedica sa executi traseul programat. (exemple : 5/1, 5/2, 5/6, 5/7.)
- CTAS (Control de trecere automat) iti da o informatie reala (ex. intoarce-te)
- In realitate nu exista strada desenata pe harta ¹ (exemple: 5/3, 5/4, 5/5.)

Daca unul dintre aceste cazuri te indeparteaza de traseul programat, exista doua posibilitati:

- Am ajuns la o portiune, care nu este marcată pe harta – in acest caz ne deplasam conform regulilor reale pana cand ajungem inapoi pe o strada sau o intersectie de pe harta. La reasezare pe harta se ia in considerare pozitia actuala a masinii si de aici incepem sa programam noul traseu. (ex. 5/6.)
- In continuare ne aflam pe o strada sau intr-o intersectie de pe harta - in acest caz programarea traseului se face din pozitia actuala. În continuare se folosesc toate informatiile reale (indicatoare care sunt vizibile in acea intersectie, etc.) pentru planificarea traseului. DAR, informatiile reale de dinainte nu se pot lua in considerare.. (exemple :5/1, 5/2, 5/3, 5/4, 5/5, 5/7.)

¹ Din textul anterior reiese ca uneori organizatorii deseneaza strazi inexistente in realitate pentru a te duce in eroare. Una din problemele majore consta in a putea identifica aceste strazi inexistente dar desenate. Mai exista si posibilitatea ca in acea zona sa existe o strada dar masuratorile efectuate de noi si distanta data pe harta sa nu coincida. Cum putem sa decidem : exista strada respectiva sau este o eroare de masurare? Solutia este foarte simpla: sa desenam strada gasita pe harta noastra la locul masurat de noi, daca distanta dintre strada gasita si cea desenate pe harta este mai mica decat **5mm** ,atunci cazul se considera gresala de masurare.(acesta inseamna 50m pe o scala de M10, 125m pe o scala de M25,etc...) Daca strada porneste din punctul potrivit dar nu spre sensul desenat, atunci o diferenta de **20°** se considera tot o eroare de masurare.

Regulamentul de progres real

Daca nu luam in considerare harta, deci ne “deplasam real” (progresam real, dupa regula “ce vezi cu ochii”) si ne apropiem de un punct dat, atunci metoda de apropiere este urmatoarea:

- Daca parcurgerea traseului este evidenta pentru ca Regulile de circulatie nu permit decat mersul intr-o singura directie (ex.”intrare interzis” sau “indicatoare de obligare”) ne deplasam pana cand ajungem la intersectia cautata.

- Daca ne deplasam pe o strada cu prioritate si ajungem intr-o intersectie (avem indicator cu drumul prioritar), atunci inaintam pe drumul cu prioritate.
- In alte situatii mergem inainte.

(exemplu 6.)

Daca in urma regulilor de mai sus nu putem continua drumul întrucat ne gasim pe un drum secundar unde nu putem merge inainte, atunci ne aflam pe un traseu gresit.

In situatia progresarii reale niciodata nu ne intoarcem pe strada (intoarcere U), exceptie facand un indicator (CTAS) care indica acest lucru.




Interpretarea casutelor de itinerar (CI)

Casutele de itinerar se pot gasi in sase combinatii:




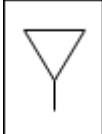
Denumire:	Marcaj:	Interpretare:
Din CI de harta in CI de harta executat pe harta :		Planificam traseul pe harta din punctul A in punctual B, dupa care il parcurgem conform regulilor de inaintare pe harta. Daca pe linia ce leaga cele doua CI exista o litera sau o cifra, atunci cautam harta cu litera sau cifra respectiva si planificarea respectiva se va face pe acea harta. (Exemple : <u>1</u> , <u>2</u> , <u>3</u> , <u>4</u> , <u>5</u> .)
Din CI reala in CI de harta executat pe harta:		Dupa ce am executat intr-o intersectie completa la stanga, planificam pe harta traseul pana la punctul B dupa care il si parcurgem. (exemplu <u>8.</u>)
Din CI de harta in CI reala executat real:		Dupa ce am ajuns pe harta in punctual marcat cu A incepem sa ne deplasam real pana cand ajungem intr-o intersectie completa unde facem stanga. (exemplu <u>11.</u>)
Din CI real in CI real executat real:		Dupa ce intr-o intersectie in T facem dreapta, mergem mai departe dupa regulile progresarii reale pana cand ajungem intr-o intersectie completa unde facem stanga. (exemplu <u>6</u> , <u>7</u> .)
Din CI real in CI de harta executat real		Dupa ce intr-o intersectie in T facem dreapta, mergem mai departe dupa regulile progresarii reale pana cand ajungem in punctual B de pe harta. (exemplu <u>9</u> .)
Din CI de harta in CI de harta executat real:		Dupa ce ajungem in punctul A pe harta , mergem mai departe dupa regulile progresarii reale pana cand ajungem in punctul B de pe harta. (exemplu <u>10</u> .)

Ce poate contine o casuta de itinerar (CI)?

In casutele de itinerar (CI) real putem gasi:

Denumire:	Marcaj:	Interpretare:
Directia de mers		In intersectia urmatoare unde avem posibilitate, mergem in directia indicate (stanga, dreapta sau inainte) indiferent de forma intersectiei. Daca sunt mai multe strazi in acea directie atunci se ia in considerare prima posibilitate spre directia data.
Intersectie desenata complet		Daca suntem indemnati sa executam o asemenea intersectie se ia in considerare intersectia IDENTICA cu desenul din CI. De obicei totdeauna sosim in intersectie din partea de jos , exceptie facand punctul de pe desen care indica directia de sosire.
Indicatoare		Ne deplasam pana cand gasim indicatorul desenat in CI. (ex. daca este un pod, trecem podul daca este un indicator rutier trecem pe langa acel indicator)

In casutele de itinerar (CI) de harta putem gasi:

Denumire:	Marcaj:	Interpretare:
Directia de mers		In cea mai apropiata intersectie pe harta – unde este posibil – ne deplasam in directia indicata (stanga, dreapta, inainte). Nu se ia in considerare intersectia unde pe harta este data o singura directie de deplasare (exemplu daca exista sageata de intersectie) Cautam pe harta intersectia cea mai apropiata de acest tip – unde este posibil- si parasim in directia indicata. Intersectia este orientata intotdeauna spre nord. Poate fi data directia de intrare si de iesire, daca nu sunt aceste date atunci noi trebuie sa alegem directia de intrare si directia de parasire a intersectiei. (dupa normele de progresare pe harta)
Intersectie pe harta		
PUNCTUL pe harta		Punctul indicat trebuie atins exact ca o intersectie.
Indicator pe harta		Ne apropiem de cel mai apropiat indicator de pe harta, spre care progresam, si trecem pe langa el.

DETAIL (Detaliu)

DETAIL-ul este o parte marita a hartii. De obicei ne arata o intersectie mai complicate si imprejurimile lui. Indicatoarele desenate pe acel DETAIL sunt valabile pe toate hartile. DETAIL-ul si harta au un PUNCT comun sa se poata suprapune. Dac nu este configurat altfel, atunci scala la DETAIL este de M1:10000 . (exemplu [12.](#))

CONSTANT (Date permanente)

Datele permanente - CONSTANT, sunt valabile pe tot parcursul traseului. De obicei aceste date se refera la interpretarea unor INDICATOARE RUTIERE . (exemplu [13.](#))

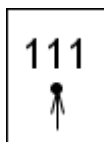
CONDITION (Conditie)

CONDITION – prescrie o conditie de care se tine cont la programarea traseului pe harta. (exemplu [14.](#)) Aceste conditii sunt de mai multe tipuri:

- **Se refera la un anumit PUNCT de pe harta.** Interpretarea: daca atingem PUNCTul indicat, atunci regulile de parcurgere trebuie respectate conform celor din conditie . (exemple [14/1](#), [14/2](#).)
- **Se refera pe un indicator de pe harta.** Daca trecem pe langa un indicator de pe harta, atunci executam cele indicate in conditie. (exemplu [14/3](#).)
- **Se refera la o portiune din itinerar.** Traseul dintre doua casute de itinerar se parcurge conform conditiei date. (exemplu [14/4](#), [14/5](#), [14/6](#).)

Sa vedem un exemplu:

CONDITION:



Aici, acesta inseamna ca in punctul 111 intotdeauna intram din-spre sud.

MENTIONAM , ca si “CONDITION” se aplica doar la progresul pe harta.

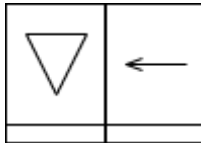
INSERT (Inserare)

“INSERT”-ul este o instructiune care - punand la o parte tinta actuala - trebuie inclus in traseu. “INSERT”-ul intotdeauna ne spune CAND si CE inseram. CAND – poate fi atingerea unui punct dat, o trecere pe langa un indicator rutier, in unele cazuri parcurgerea unei distante, sau altele. In cele mai multe cazuri CAND-ul se gaseste in prima casuta de itinerar. Dupa ce am efectuat un INSERT continuam drumul dupa traseul prestabilit.

Exista o diferenta majora este intre CONDITION si INSERT. In cazul CONDITION instructiunile trebuie luate in seama la planificarea traseului, iar INSERTul apare la parcurgerea traseului, nu se tine cont de acesta la planificarea initiala a traseului. INSERT-ul apare doar la locul aplicarii acestuia.

Un exemplu:

INSERT:



În acest caz, întotdeauna când întâlnim un indicator ”cedează trecerea” și acesta este pe traseul nostru, la următoarea posibilitate virăm la stânga. (În cele mai multe cazuri aceasta este intersecția cu indicatorul, dar nu întotdeauna)

SM (Harta oarba)

SM-ul este o rută desenată separat, care se execută în direcția dată. SM-ul este independent de hartă, deci la executarea SM-ului simbolurile de pe hartă se ignoră. De multe ori SM-ul te duce pe străzi care nu sunt desenate pe hartă..

La un SM totdeauna sunt date minim trei elemente de bază: punct cardinal, scală, și un PUNCT de pe hartă, să putem identifica locul SM-ului. SM-ul poate conține direcția de executare cu o săgeată sau în cazul parșirii cu o casuță de itinerar reală.

SM-ul începe și se termină în intersecții, intersecții ale căror ieșiri nu sunt limpezi. De multe ori suntem nevoiți să întrerupem executarea SM-ului (în urma unei instrucțiuni de tip INSERT, sau în urma Regulilor de circulație). În aceste cazuri ne reîntoarcem la locul parșirii SM-ului și continuăm. Regulile de reîntoarcere sunt:

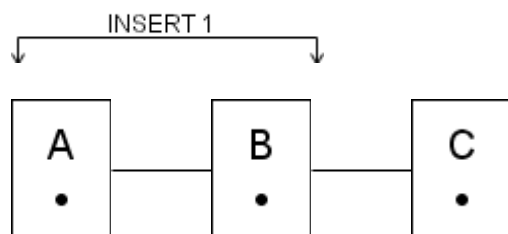
- Nu avem voie să parcurgem ruta SM-ului nici în sens invers. Ruta SM-ului poate fi intersectată.
- Pentru reîntoarcere folosim harta de bază (BASE MAP).

(Exemplu 16.)

Sectiuni

Se întâmplă des că un CONDITION sau un INSERT să se refere doar la o anumită rută. În acest caz, acea informație se va aplica doar la acea secțiune de drum, în rest se va ignora total, parca nici nu ar fi existat acea instrucțiune.

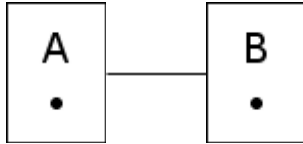
De exemplu:



Pe acest exemplu instrucțiunile de la INSERT 1 se iau în considerare doar până parcurgem distanța dintre punctul A și punctul B. După ce ajungem în punctul B INSERT 1 nu se mai aplică.

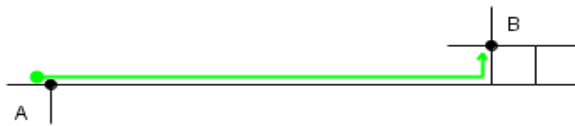
Exemplul 1.

In acest exemplu sarcina este aceeași: traseul se planifica între două PUNCT-e. Itinerarul este:



Art.1. :

Harta:



Acesta este o misiune simplă: pornind din punctul A conform regulilor geometrice alegem cel mai scurt traseu: latura unui dreptunghi este mai scurtă decât suma celorlalte trei laturi, deci nu vom înconjura dreptunghiul.

Art.2.:

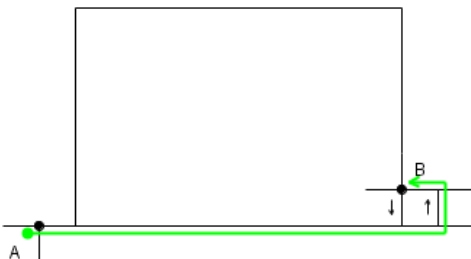
Harta:



Aici putem alege între mai multe rute, dar măsurând putem observa că traseul marcat cu roșu este mai lung decât cel marcat cu verde.

Art.3. :

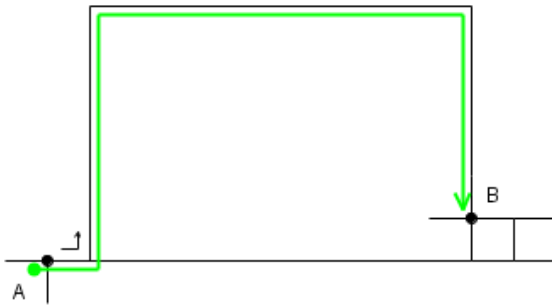
Harta:



In acest exemplu se observă folosirea străzilor cu sens unic: pe harta nu planificăm ruta care ar intra în contradicție cu indicația săgeții atașate străzii.

Art. 4. :

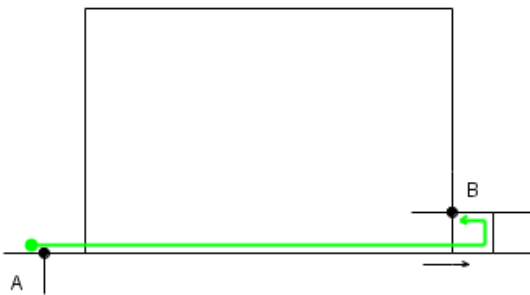
Harta:



In acest exemplu putem observa folosirea sagetii de curba. Aici nu am putea alege alt traseu.

Art. 5. :

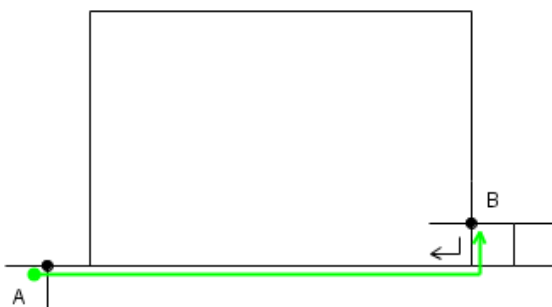
Harta:



Aici am putea alege si un alt traseu, dar, in ciuda "sageti de curba" (care in cazul nostru indica o deplasare inainte) traseul indicat cu verde este cel mai scurt.

Art.6. :

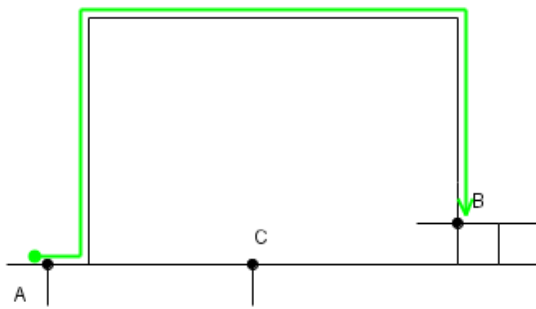
Harta:



"Curba de sageata" se ia in considerare numai daca sosim dinspre arborele sagetii, in rest poti sa mergi in orice directie in acea intersectie

Art.7. :

Harta:



PUNCT-ul marcat cu litera – daca nu este trecut in itinerar – va fi ocolit de traseu, care nu poate trece prin acesta.

Art.8. :

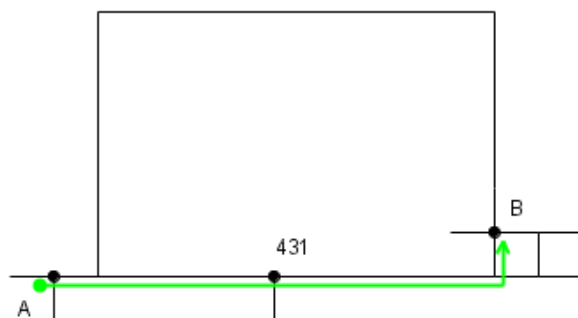
Harta:



Exceptia de la punctul 7 este adevarata si in cazul PUNCT-elor identificate prin numere cu o cifra sau cu doua cifre.

Art.9. :

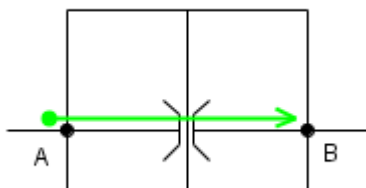
Harta:



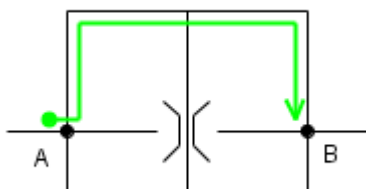
PUNCT-ele cu trei cifre pot fi traversate fara a fi precizate in itinerar.

Art.10. :

Semnificatia strazi de sub podul de pe harta :



Daca strazile laterale ating latura podului de pe harta atunci se considera o strada legata. In exemplul dat cel mai scurt drum din PUNCT-ul A in PUNCT-ul B trece pe sub podul de pe harta



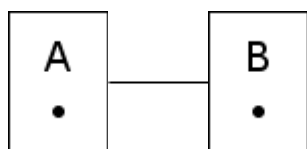
Daca strazile laterale nu ating latura podului, atunci in mod obisnuit se considera doua strazi de harta independente.

Exemplul 2.

Art.1. :

In continuare vom analiza folosirea 'sensului de parcurgere' .

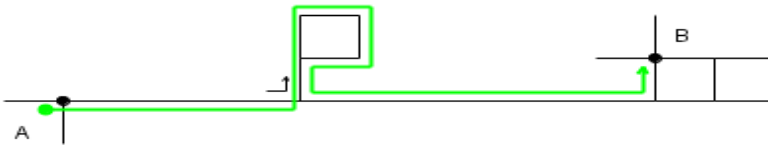
Itinerariul este urmatorul:



Ca si conditie este dat si sensul de parcurgere:

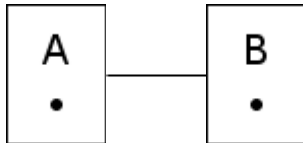


Pe harta parcurgerea unui traseu dintr-un punct in acelasi punct se executa dupa regula data, astfel:

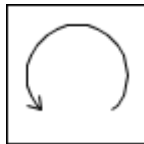


Art.2. :

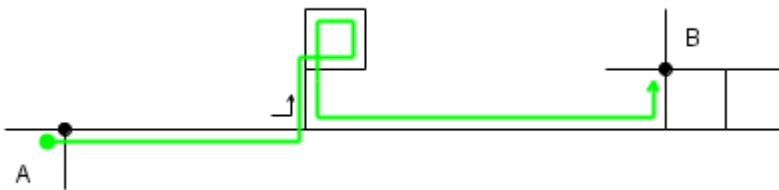
Un alt exemplu al aceluasi itinerar :



Sensul de parcurgere:

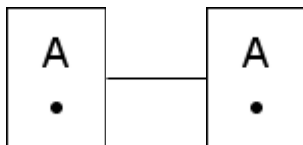


Solutia corecta:



Art.3. :

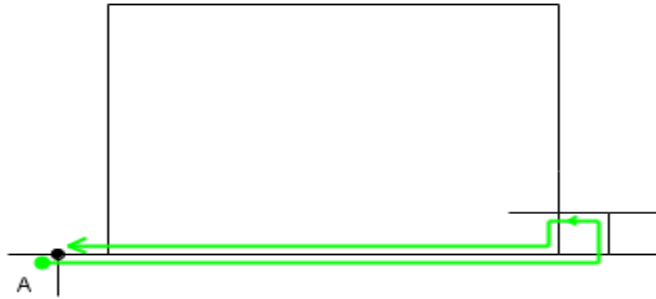
Dintr-un punct in acelasi punct :



Sensul de parcurgere:



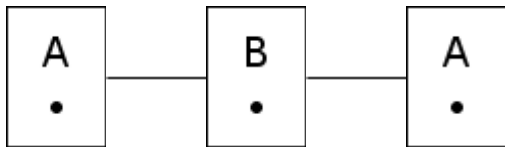
Harta:



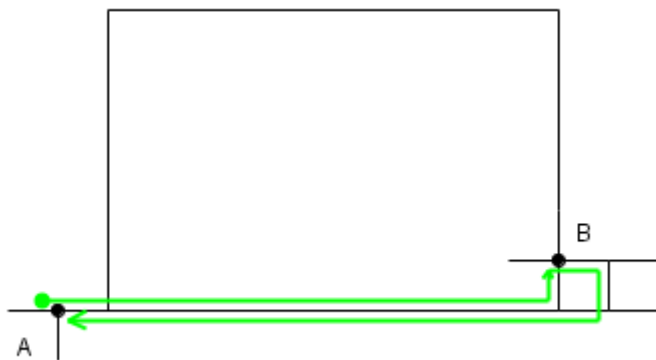
Cautam traseul cel mai scurt prin care ajungem din A in A, tinand cont si de sensul de parcurgere.

Art.4. :

Un exemplu simplu dar un pic mai lung:



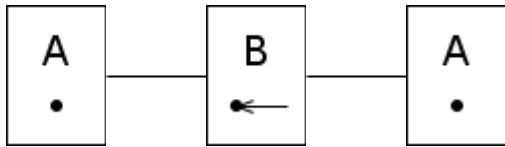
Harta:



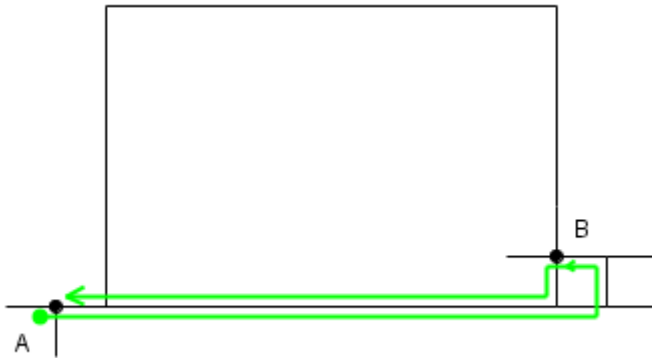
Pe traseul cel mai scurt ajungem in punctul B, dupa care tot pe cel mai scurt traseu mergem in punctul A.

Art.5. :

Directia de apropiere va fi tratata ca in exemplul de mai jos:



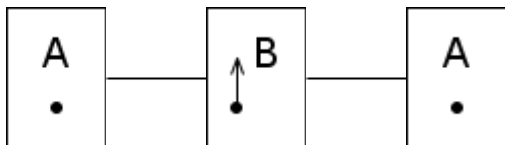
Harta:



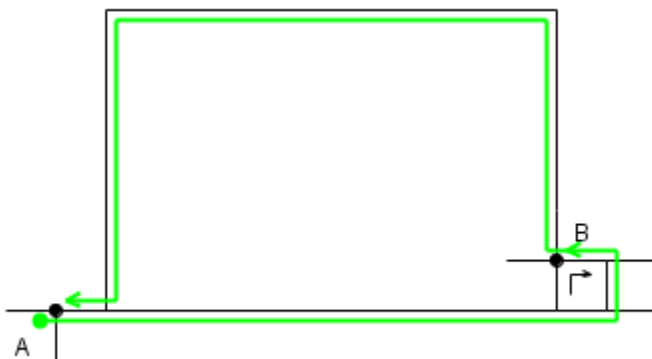
Cautam un traseu prin care putem intra in punctul B dinspre EST, apoi vom urma cel mai scurt drum inspre punctul A.

Art.6. :

Directia de parasire va fi tratata astfel:



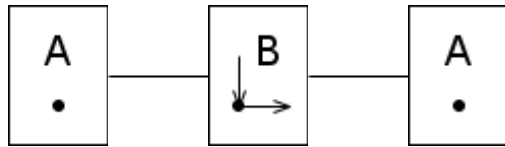
Harta:



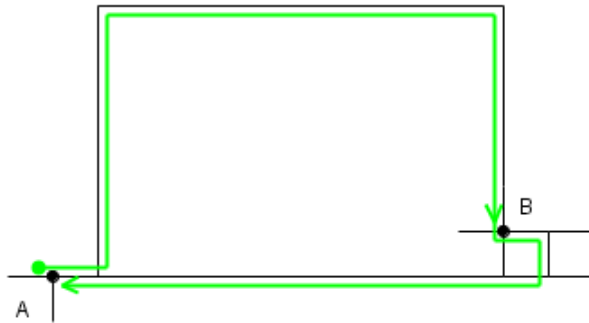
Cautam un traseu prin care ajungand in punctul B il putem parasi spre nord, iar apoi mergem spre punctul A pe cel mai scurt drum posibil.

Art.7. :

Sa combinam cele doua informatii:



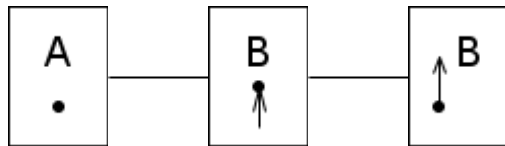
Harta:



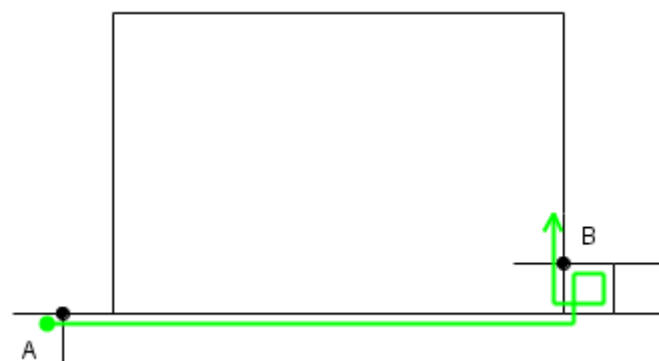
Cautam un traseu care la final sa ne duca in punctul B dinspre nord si sa-l putem parasii spre est, urmand sa continuam pe cel mai scurt drum traseul spre punctul A

Art.8. :

Sa analizam separat directia de apropiere si de parasire:



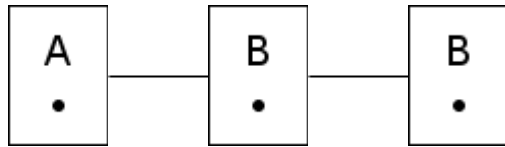
Harta:



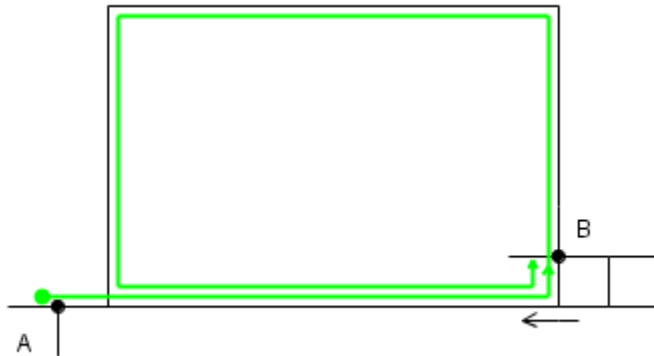
In prima faza atingem punctul B dinspre sud, in a doua faza – desi am putea parasii punctul B spre nord – mai facem o tura pe harta, dat fiind instructiunea de a atinge punctul B de doua ori, si intre cele “doua” puncte B exista o ruta pe harta.

Art.9. :

Asemanator dar fara directii de apropiere si de parasire :



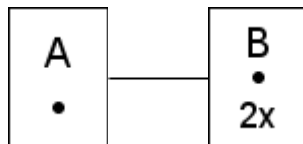
Harta:



In primul rand alegem traseul cel mai scurt spre punctul B. Dupa care cautam din nou cel mai scurt traseu spre punctul B.

Art.10. :

O alta instructiune : sa atingem punctul B de doua ori:



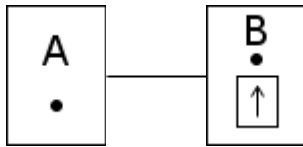
Harta:



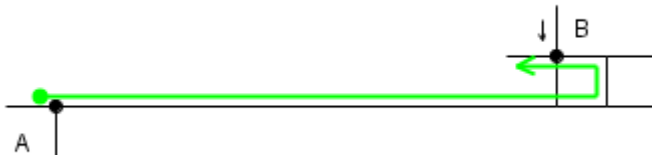
Pornind din punctul A alegem traseul cel mai scurt care atinge punctul B de doua ori. Acest caz difera de exemplul anterior pentru ca se ia in considerare la prima atingere a punctului B si traseul urmator.

Art.11. :

Sa atingem punctul B de pe harta si sa-l parasim dupa instructiunea pe "harta inainte"



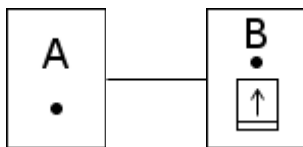
Harta:



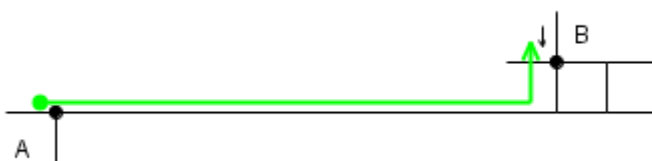
In punctul B nu pot sosi dinspre sud pentru ca nu pot executa instructiunea "pe harta inainte". De aceea cel mai scurt traseu este sosirea in punctul B dinspre est si parasirea lui inspre vest

Art.12. :

Sa atingem punctul B de pe harta si sa-l parasim dupa instructiunea "real inainte"



Harta:

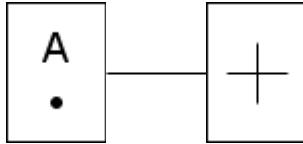


Informatia reala nu afecteaza planificarea traseului pe harta, de aceea se alege cel mai scurt traseu spre punctul B. Dupa ce am ajuns efectuam o instructiune de "real inainte" in punctul B, deci parasim intersectia spre nord.- la luarea in considerare a informatiilor REAL se ignora sageata desenata pe harta.

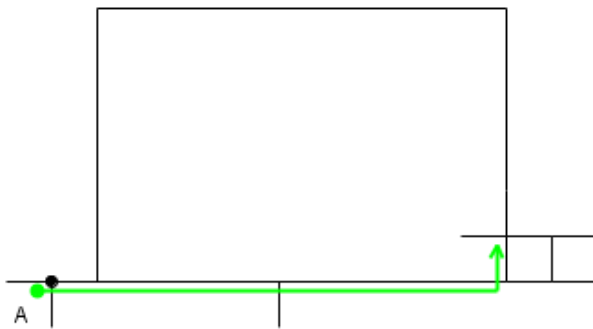
Exemplul 3.

Art.1. :

Itinerar:



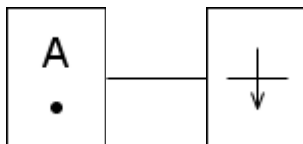
Harta:



Intersectia cea mai apropiata de pe harta care este o cruce completa .

Art.2. :

Itinerar:



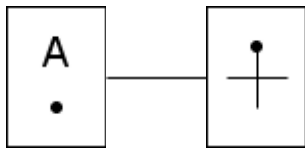
Harta:



Ne apropiem de intersectia completa in asa fel sa o putem parasi spre sud.

Art.3. :

Itinerar:



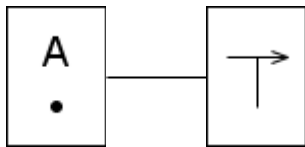
Harta:



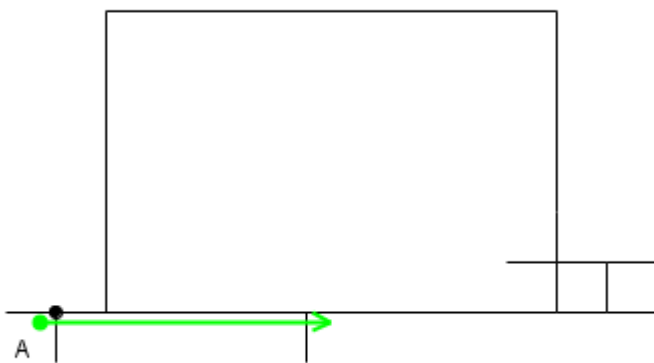
Ne apropiem de intersectia completa in asa fel sa sosim dinspre nord.

Art.4. :

Itinerar:



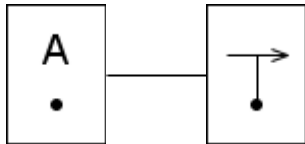
Harta:



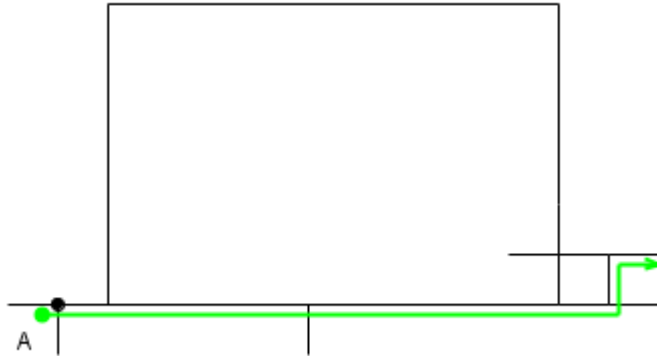
Se executa cea mai apropiata intersectie desenata de pe harta.

Art.5. :

Itinerar:



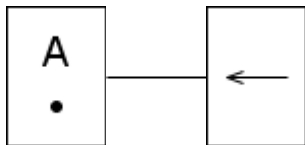
Harta:



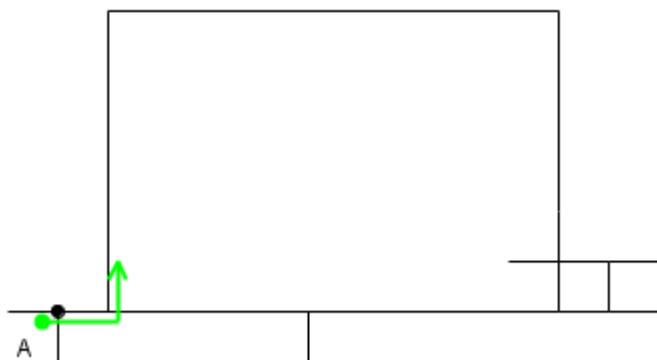
Se cauta o intersectie pe harta din care strazile pornesc spre est, vest si sud, sa existe posibilitate de a o atinge dinspre sud. Dupa ce am ajuns sa o putem parasi spre est.

Art.6. :

Itinerar:



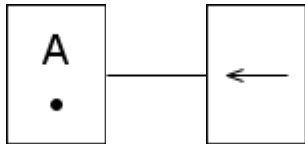
Harta:



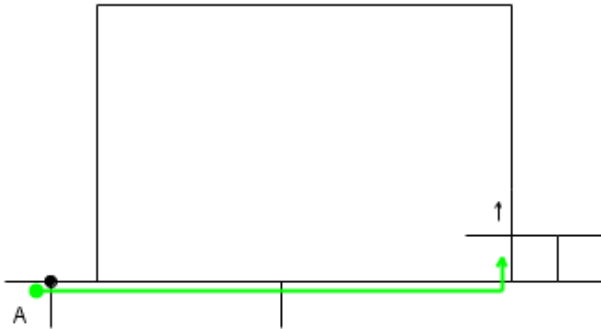
Vireaza la stanga, la cea mai apropiata intersectie de pe harta.

Art.7. :

Itinerar:



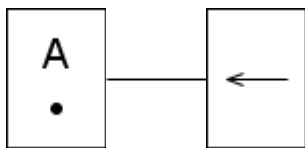
Harta:



Prima intersectie spre stanga de pe harta este “sens unic”, acesta este motivul traseului

Art.8. :

Itinerar:



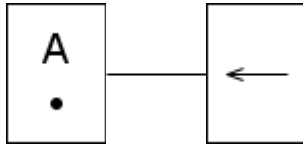
Harta:



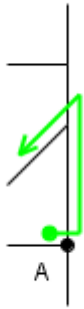
La prima intersectie nu se considera executata instructiunea , pentru ca pe harta nu avem alta posibilitate de inaintare decat la stanga, deci instructiunea de: “pe harta la stanga” se realizeaza la intersectia completa.

Art.9. :

Itinerar:



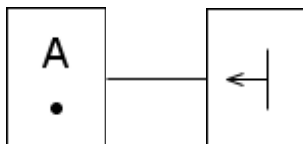
Harta:



Daca avem instructiunea de: "pe harta la stanga" atunci nu se ia in considerare forma intersectiei , se alege prima posibilitate de a vira la stanga.

Art.10. :

Itinerar:



Harta:

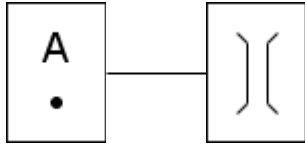


Instructiunea "pe harta la stanga" nu se confunda cu instructiunea "intr-o intersectie pe harta spre vest", in acest caz cautam intersectia desenata, si o parasim spre vest.

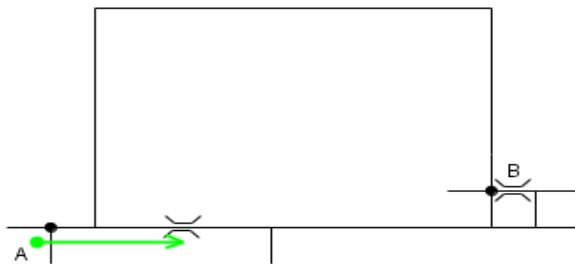
Exemplul 4.

Art.1. :

Itinerar:



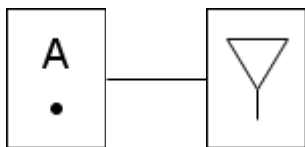
Harta:



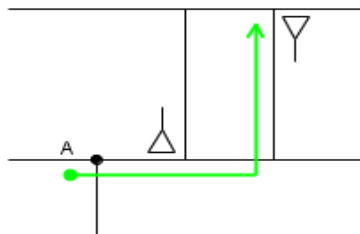
In cazul indicatorilor de pe harta se cauta indicatorul cel mai apropiat. Aceste casute de itinerar (spre deosebire de intersectii) nu sunt aliniate spre nord.

Art.2. :

Itinerar:



Harta:



Conform instrutiunii trebuie sa trecem pe langa un indicator rutier desenat pe harta, atunci indicatorul rutier trebuie sa se afle in partea dreapta a sensului de mers, si se intra dinspre arborele indicatorului.

Art.3. :

Itinerar:



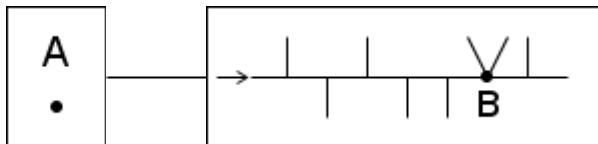
Harta:



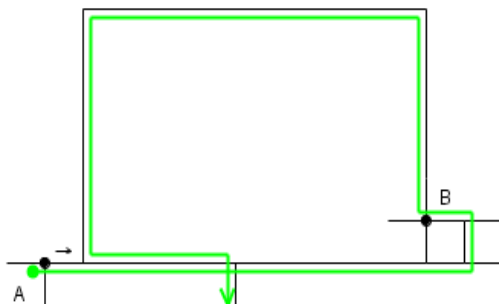
Indicele: 'Az XX°' inseamna Azimut, si se realizeaza prin inchiderea unghului cu nord-ul. In acest exemplu planificam ajungerea in punctul B in asa fel sa-l putem parasii la 90° fata de nord, deci spre est.

Art.4. :

Itinerar:



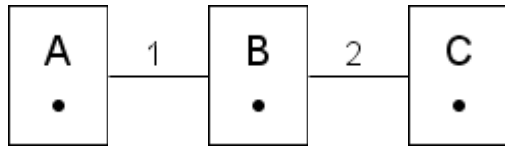
Harta:



Tipul acesta de itinerar se numeste "laba de gasca". Semnificatia : sunt trecute strazile din partea dreapta si partea stanga care trebuie "lasate" fata de linia de deplasare, fara a tine cont de distanta dintre ele. In acest caz se considera intersectie daca avem cel putin doua posibilitati de parasire a intersectiei.

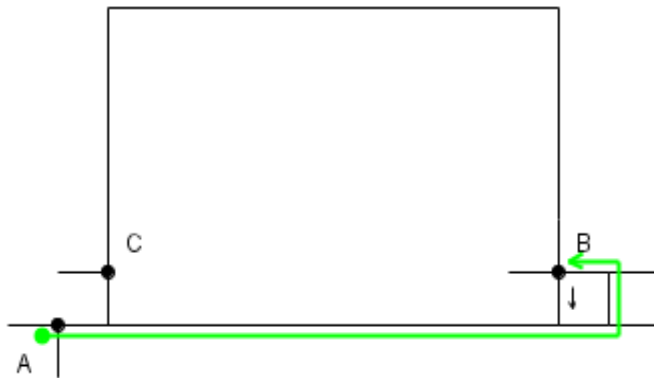
Art.5. :

Folosirea diferitelor harti:

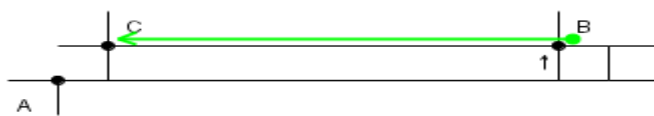


Numarul scris deasupra liniei care indica progresul pe harta, arata numarul hartii care trebuie folosite in gasirea traseului ideal..

Harta 1:



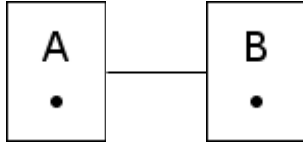
Harta 2:



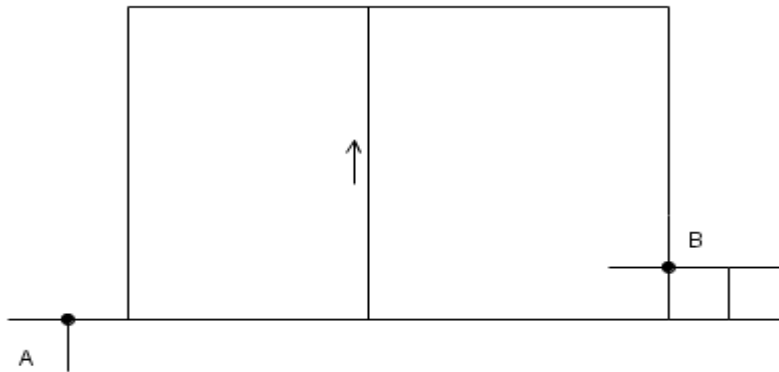
Cand planificam un traseu pe o harta data, atunci ignoram toate informatiile date de celalalte harti.

Exemplul 5.

In continuare gasim exemple unde, suntem nevoiti sa schimbam traseul planificat pe harta din cauza unor informatii reale, si trebuie sa planificam alt traseu. Itinerarul este acelasi pentru primele sase articole (exemple):



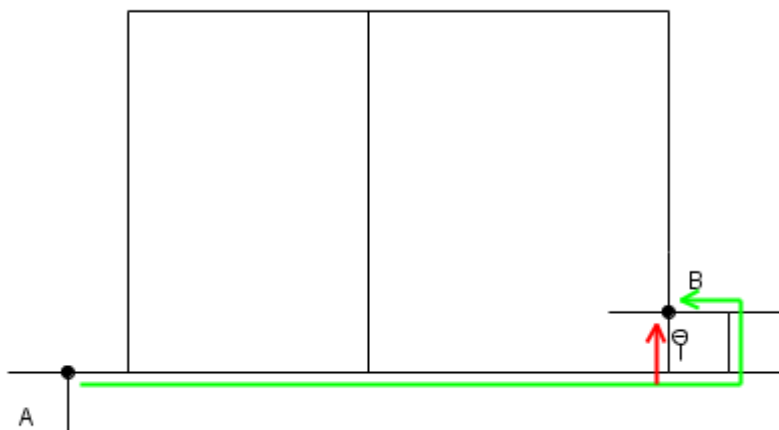
Si harta este aceeaasi:



In continuare linia verde reprezinta traseul corect. Traseul marcat cu linia rosie reprezinta traseul planificat initial.

Art.1. :

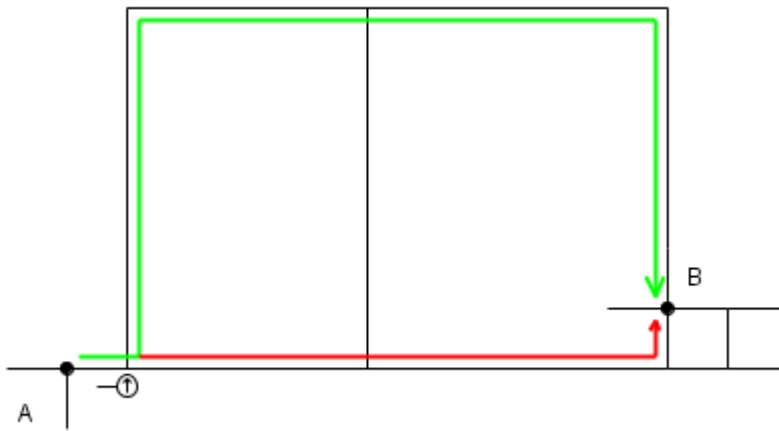
Realitate:



Din cauza indicatorului "intrare interzisa" nu putem vira la stanga la locul dorit , noul traseu: inainte dupa care dinspre est intram in PUNCT-UL B

Art.2. :

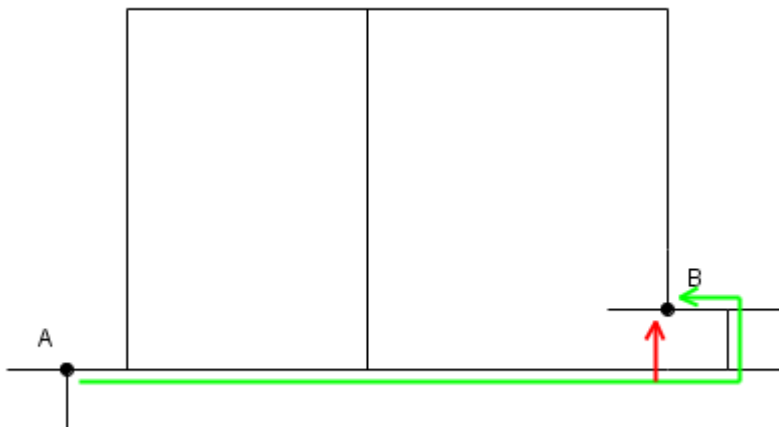
Realitate:



*Din cauza indicatorului de “obligare la stanga” suntem nevoiti sa viram la stanga.
Noul traseu este foarte simplu.*

Art.3. :

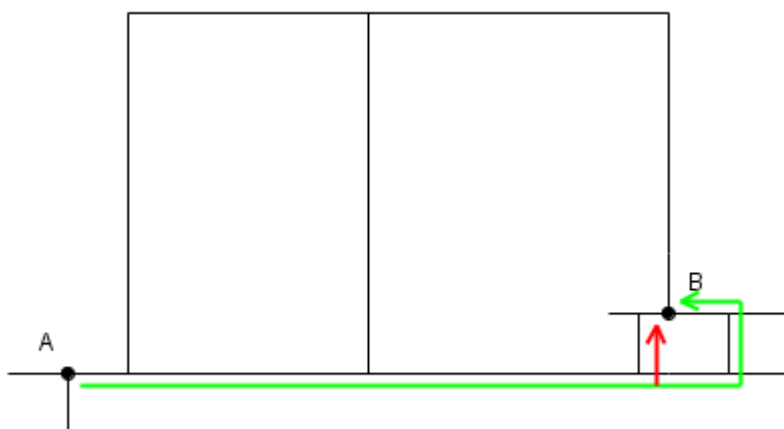
Realitate:



*In realitate nu exista strada desenata pe harta . Situatia este similara cazului de la
art.1., unde nu avem voie sa intram.*

Art.4. :

Realitate :



La locul faptei nu exista strada –exact ca in cazul anterior. E adevarat ca inainte de locul faptei a existat o alta strada dar conform regulii de 5mm nu o putem considera ca o gresala de masurare – deci o consideram o strada independenta nemarcata pe harta.(Atentie aici e posibil sa nu fie reala regula de 5mm din cauza imprimarii)

Art.5. :

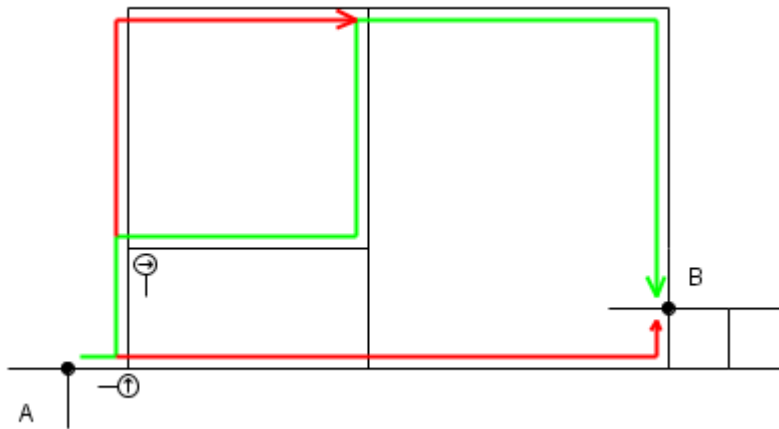
Realitate:



Situatia este identic cu cea de la art.4, diferenta fiind amplasarea strazii. Regula de 5mm este valabila si in acest caz.

Art.6. :

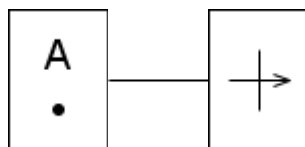
Realitate:



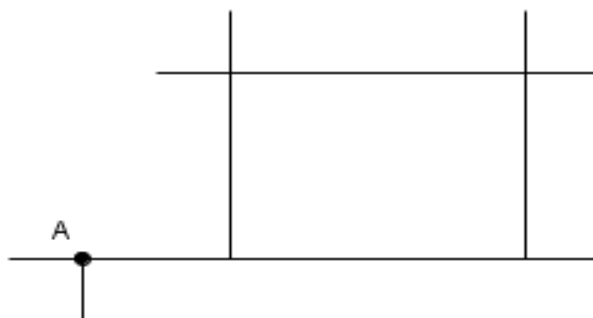
Si acum un exemplu mai complex: In acest caz, suntem nevoiti de a intrerupe de doua ori traseul planificat. La a doua intrerupere iesim de pe harta, si continuam drumul conform regulilor de progres real, pana cand ajungem inapoi pe harta. Cand revenim pe harta observam sensul unic desenat pe harta, acesta fiind motivul continuarii traseului spre nord.

Art.7. :

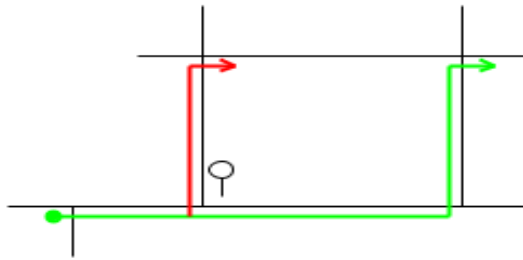
Un alt exepu cu o harta noua si cu un itiner nou :



Harta:



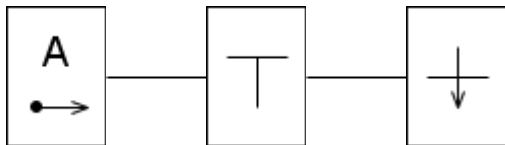
In realitate:



In urma indicatorului “intarea interzisa” revizuim traseul planificat, si cautam o intersectie completa care va fi diferita fata de intersectia initiala.

Art.8. :

Un exemplu opus celui de dinainte, cand nu suntem nevoiti sa replanificam traseul:



Harta:



In realitate:

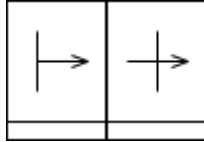


In intersectia de dupa punctul A suntem nevoiti sa mergem spre est, dar spre norocul nostru aceasta informatie nu este contrara traseului programat, deci intersectia o putem considera ca fiind informatia din casuta a doua de itinerar.

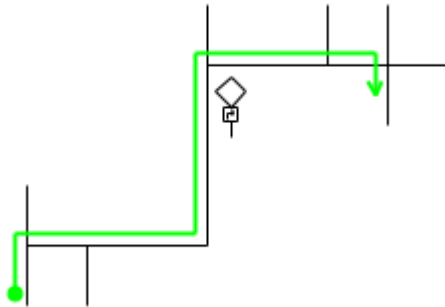
Exemplul 6.

Art.1. :

Itinerar:



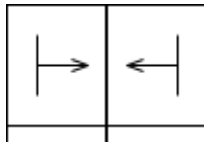
Realitate:



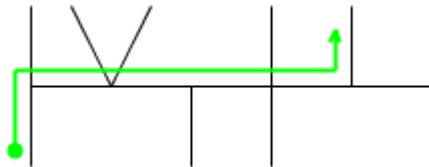
Dupa comanda “picior de T la dreapta” ne deplasam dupa regulile progresului in realitate pana cand ajungem intr-o intersectie completa si putem vira la dreapta.

Art.2. :

Itinerar:



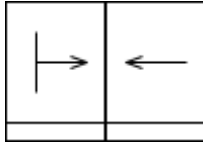
In realitate:



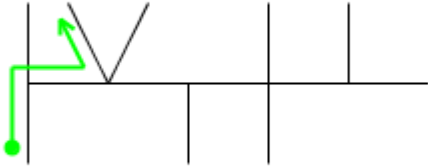
Dupa comanda “picior de T la dreapta” ne deplasam dupa regulile progresului in realitate pana cand ajungem intr-o intersectie identica cu desenul din a doua casuta de itinerar .

Art.3. :

Itinerar:



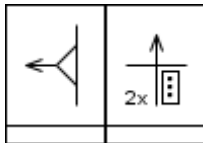
In realitate :



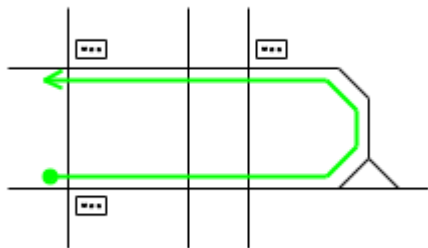
Dupa comanda “picior de T la dreapta” ne deplasam dupa regulile progresului in realitate pana cand ajungem intr-o intersectie cu posibilitate de a vira la stanga.

Art.4. :

Itinerar:

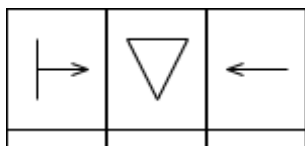


In realitate:

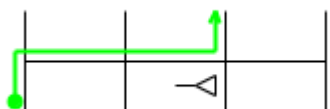


Art.5. :

Itinerar:



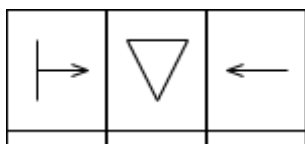
In realitate:



Dupa ce am virat la dreapta inaintam pana cand gasim un indicator de “cedeaza trecerea”, dupa care viram la stanga.

Art.6. :

Itinerar:



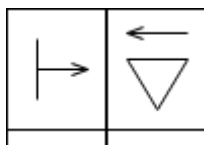
In realitate:



Sa subliniem, viram la stanga imediat dupa indicatorul de “cedeaza trecerea” unde putem efectua acesta manevra (unde exista minim doua sensuri de mers)

Art.7. :

Exista cazuri cand virajul trebuie efectuat in intersectia unde se afla indicatorul, atunci exemplul de la art.5 se prescurteaza in felul urmator :

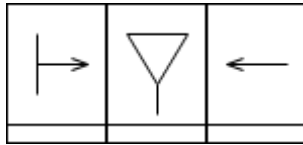


In realitate:



Art.8. :

Se diferentiaza indicatoarele desenate cu arbore sau fara arbore:



In realitate:

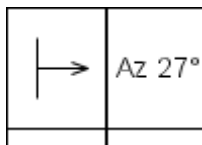


Daca executam o comanda de avansare pana la un indicator cu arbore, ne deplasam pana cand gasim un indicator identic cu cel din casuta de itinerar. La desenele cu "indictoarele fara arbore" este suficient ca acel indicator sa se refere la noi.

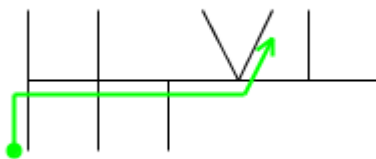
Exemplul. 7.

Art.1. :

Itinerar:



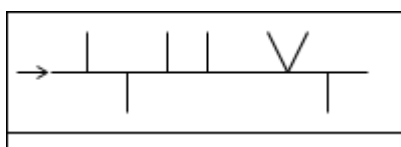
In realitate:



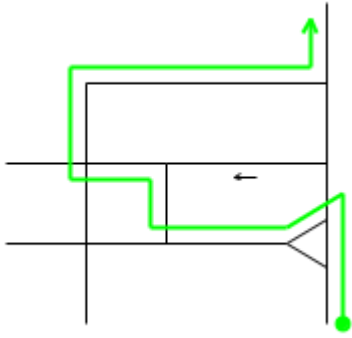
Dupa comanda "picior de T la dreapta" ne deplasam dupa regulile progresului in realitate pana cand ajungem intr-o intersectie in care putem vira spre directia data. Numarul indicat este unghiul inchis cu NORD-ul.

Art.2. :

Itinerar:



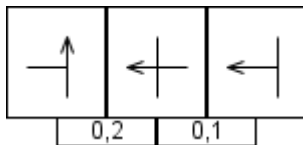
In realitate:



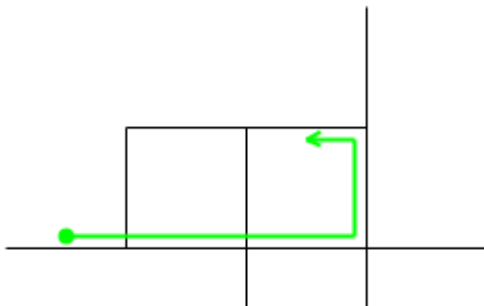
Un exemplu pentru "laba de gasca" in realitate. Intelesul este acelasi cu varianta de pe harta, doar ca aici regulile de progres sunt folosite cele de "progres in realitate".

Art.3. :

Itinerar:



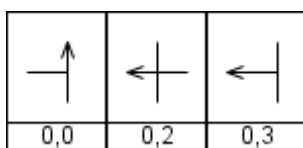
In realitate:



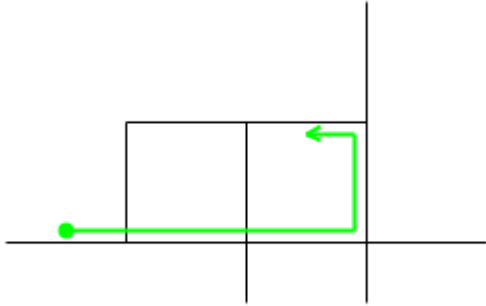
Numererele scrise intre casutele de itinerar inseamna distanta in km. dintre intersectii (in acest exemplu latura fiecarui patrat este de 100m). Aranjamentul celor trei casute de itinerar sa nu ne deruteze, intrucat acestea sunt trei casute de itinerar "reale". Dupa ce am lasat o strada pe stanga in realitate ne deplasam (in acest caz inainte) 200 de metri, dupa care intr-o intersectie completa viram la stanga, urmand ca dupa 100 m sa mai viram la stanga.

Art.4. :

Itinerar:



In realitate:

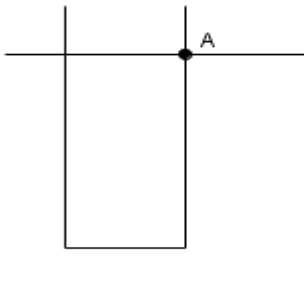


Numerele in acest caz ne indica distanta completa de la prima casuta, si nu distanta dintre doua casute.

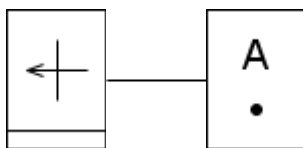
Exemplul 8.

Art.1. :

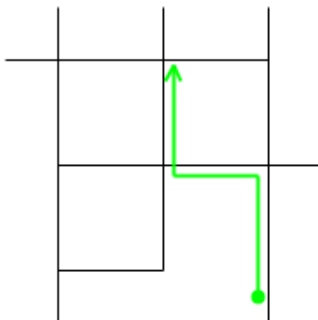
Harta:



Itinerar:



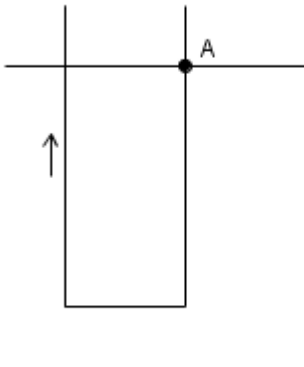
In realitate:



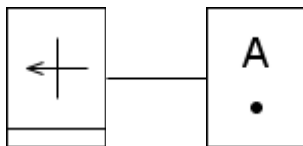
Prima data, in realitate viram la stanga intr-o intersectie completa, cu aceasta manevra iesim de pe harta, inaintam dupa regurile "progresului in realitate" pana cand ajungem inapoi pe harta. Dupa ce am ajuns din nou pe harta cautam drumul cel mai scurt in PUNCT-ul A pe harta.

Art.2. :

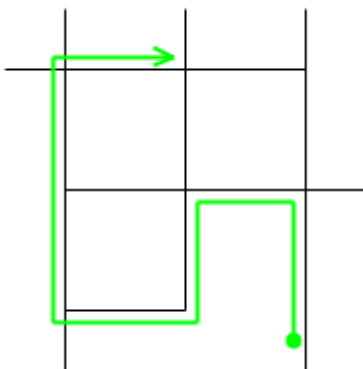
Harta:



Itinerar:



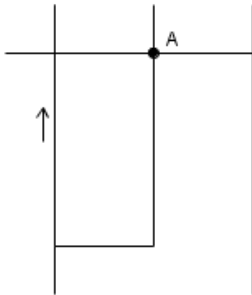
In realitate:



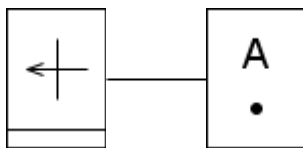
In acest caz harta s-a modificat. In ciuda curbelor existente strada pe care am revenit este de "sens unic". Acesta este motivul traseului corect indicat cu verde.

Art.3. :

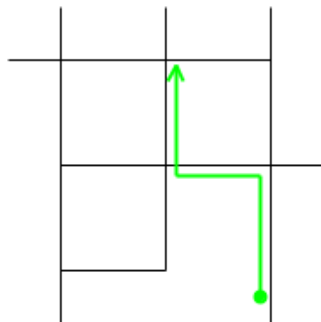
Harta:



Itinerar:



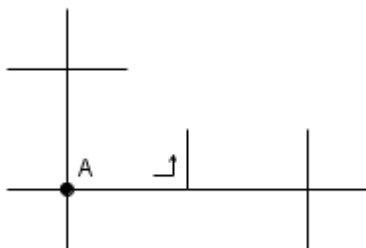
In realitate:



Si in acest caz s-a modificat harta : “sensul unic” este valabil doar intre doua intersectii. Din cauza “ciobului” tras spre sud, nu mai revenim intr-o strada de “sens unic”, si putem vira spre stanga.

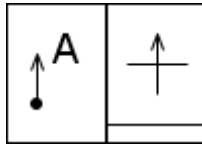
Exemplu.11.

In exemplele urmatoare fiecare art. se refera la aceiasi harta:

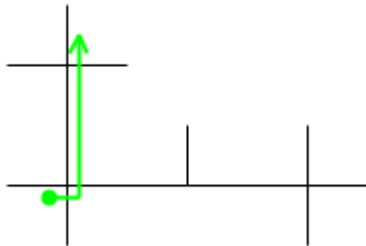


Art.1. :

Itinerar:



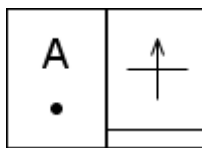
In realitate:



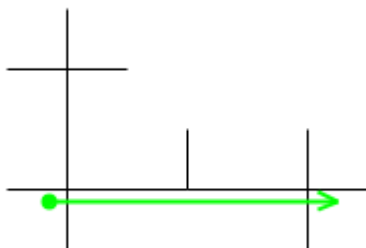
Punctul A il parasim spre nord, dupa care conform regulii de “progres real” inaintam pana la aflarea unei intersectii complete.

Art.2. :

Itinerar:



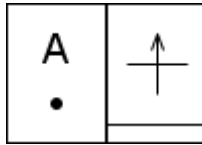
In realitate:



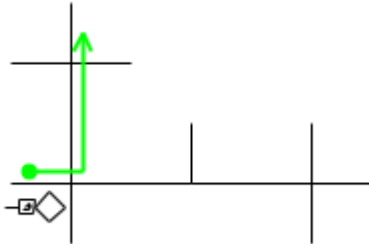
Punctul A este parasit conform regulilor “de progres real”, deci mergem inainte, din acel moment nu ne mai uitam pe harta, inaintam pana cand gasim o intersectie completa

Art.3. :

Itinerar:



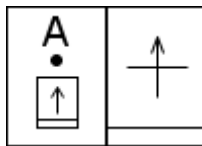
In realitate:



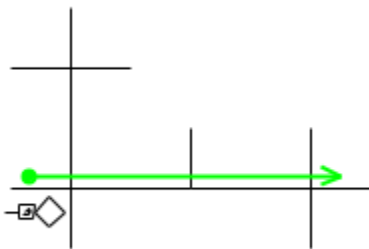
Conform indicatorului “drum cu prioritate” si regulilor de “progres real”, parasim punctul A spre nord.

Art.4. :

Itinerar:



In realitate:

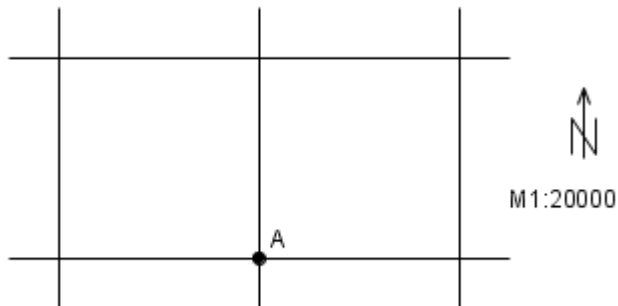


In punctul A executam o comanda “inainte in realitate”, in acest fel parasim intersectia spre est. Mergem conform regulilor de “progress real” pana cand gasim o intersectie completa.

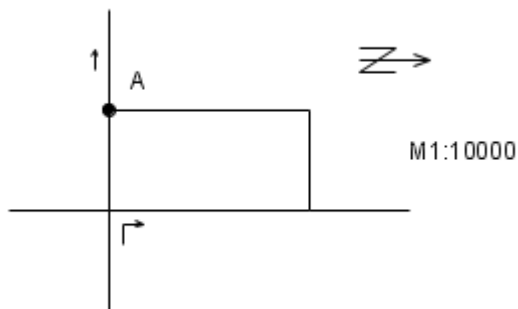
Exemplul 12.

Art.1. :

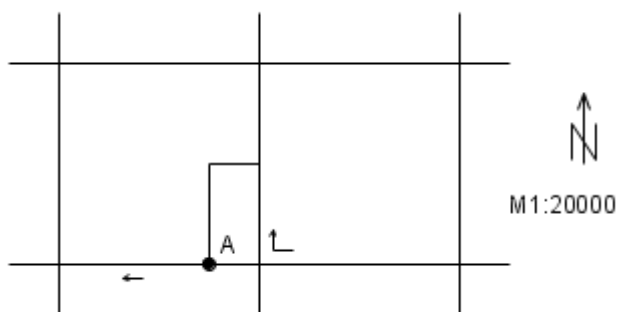
MAP (Harta):



DETAIL (Detaliu):



Cele doua impreuna:

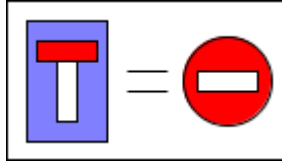


In acest exemplu informatiile (scala si punctul cardinal) din DETAIL si din MAP (harta) sunt diferite. DETAIL ne da informatii suplimentare despre punctul A. Prin DETAIL se aplica o sageata de strada si una de curba pe harta de baza.

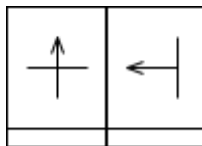
Exemplu.13.

Art.1. :

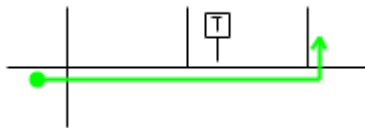
CONSTANT:



Itinerar:



In realitate:

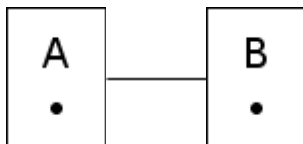


Conform informatiei date de CONSTANT, pentru noi toate "strazile infundate" inseamna "intrare interzisa", deci nu putem vira la stanga in prima intersectie.

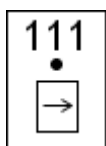
Exemplu.14.

Art.1. :

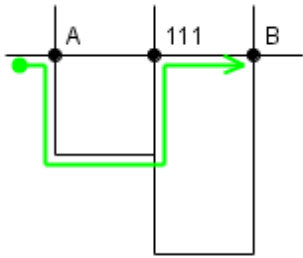
Itinerar:



CONDITION:



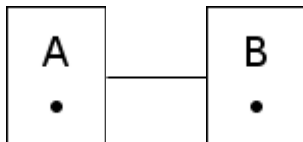
MAP:



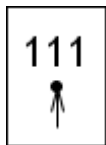
Daca in punctul 111 pe harta trebuie sa executam un viraj la dreapta, atunci vom sosi dinspre sud in punctul 111 ca sa putem parcurge drumul cel mai scurt spre punctul B.

Art.2. :

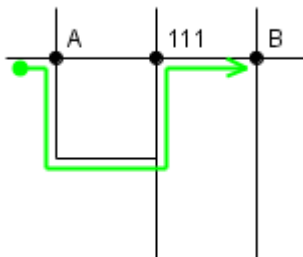
Itinerar:



CONDITION:



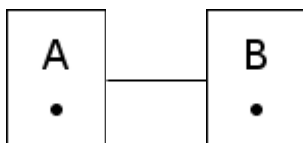
MAP:



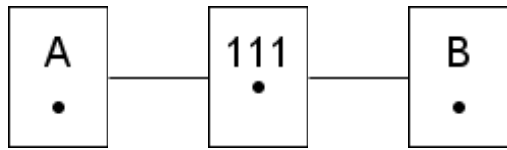
Punctul de pe harta 111 poate fi atins doar dinspre sud.

Art.3. :

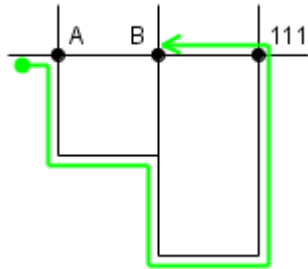
Itinerar:



CONDITION:



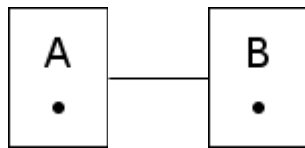
MAP:



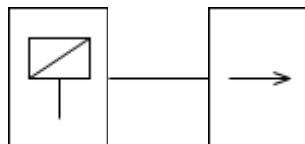
La planificarea traseului dintre punctu A si punctul B conform CONDITION suntem nevoiti sa atingem si punctul 111

Art.4. :

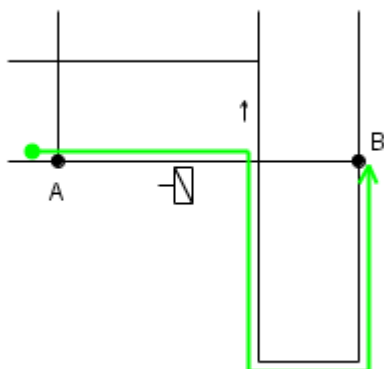
Itinerar:



CONDITION:



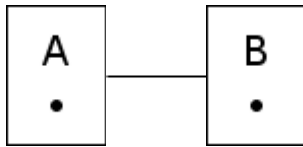
MAP:



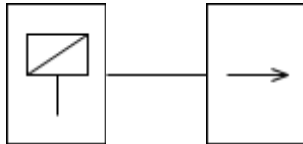
Spre punctul B nu exista alt traseu numai spre est din punctul A. Dar pentru ca am depasit indicatorul "iesire din localitate",din acel moment progresul il facem pe harta pana la prima posibilitate la dreapta pe harta. Dupa executarea virajului cautam traseul cel mai scurt spre punctul B.

Art.5. :

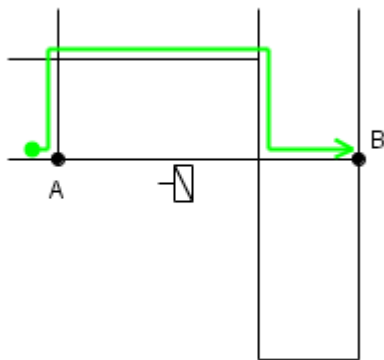
Itinerar:



CONDITION:



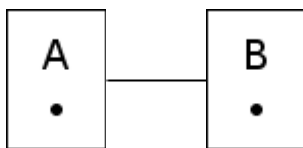
MAP:



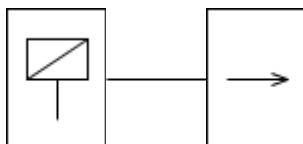
In acest caz aproape identic cu cel de la art.4 dar aici nu avem strada cu sens unic, deci putem parcurge traseul si spre nord. Daca am porni spre est atunci ar trebui tinut cont de virajul spre dreapta dupa indicatorul "iesire de localitate". Parcurgand traseul spre nord ajungem pe un drum mai scurt in punctul B.

Art.6. :

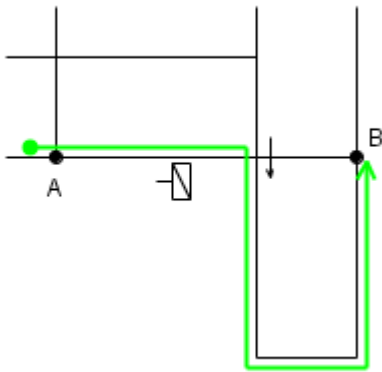
Itinerar:



CONDITION:



MAP:

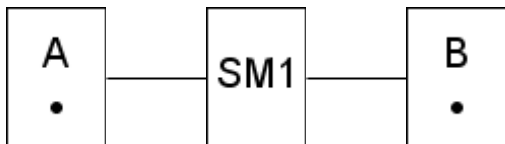


In acest caz s-a desenat o "sageata de curba", in acest caz traseul de la art.5 devine mai lung. Solutia este urmatoarea: pornim spre est si ajungem in punctul B.

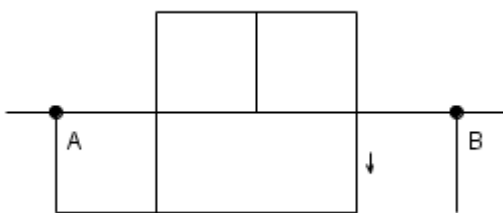
Exemplu.16.

Art.1. :

Itinerar:



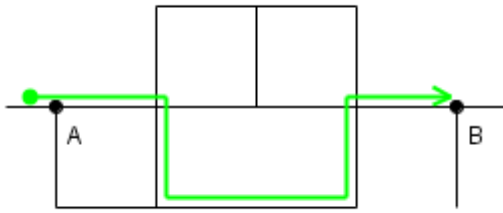
Harta:



SM1:



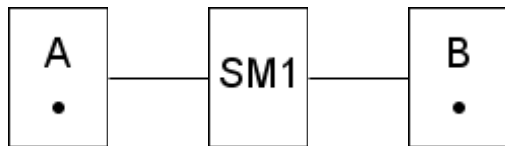
Traseul corect:



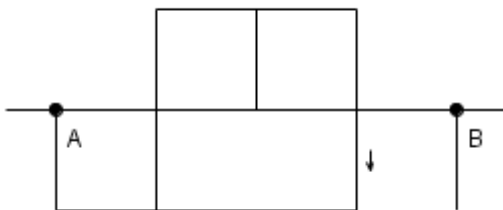
Dupa atingerea punctului A pe harta cautam punctul de pornire al SM1-ului. Cand ajungem la punctul de pornire al SM1 lasam informatiile de pe harta (sensul unic desenat) si parcurgem traseul conform hartii SM. Cand ajungem la capatul hartii SM revenim pe harta originala si ne continuam traseul cel mai scurt spre punctul B.

Art. 2:

Itinerar:



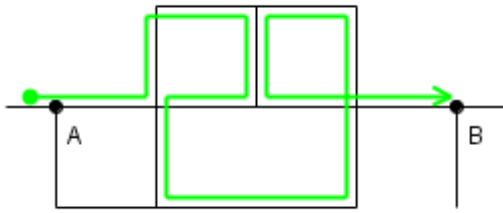
Harta:



SM1:



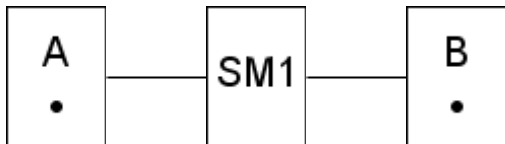
Traseul corect:



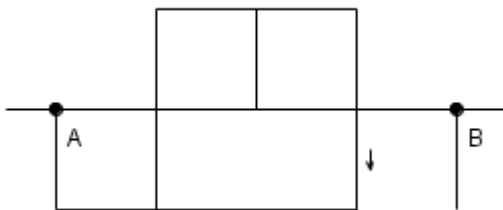
In acest caz intrarea si iesirea din SM sunt date. Planificam un traseu prin care putem intra in SM dinspre est si dupa terminare il parasim spre nord. Dupa executarea comenzii "du-te spre nord" cautam traseul cel mai scurt spre punctul B.

Art.3. :

Itinerar:



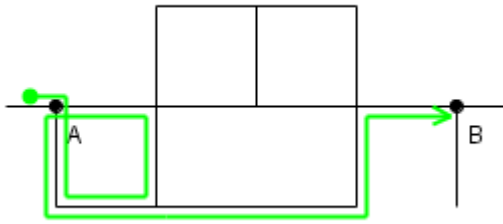
Harta:



SM1:



Traseul corect:

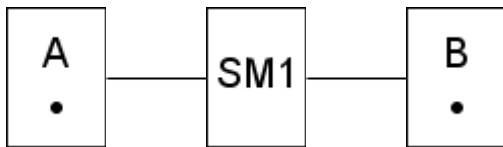


In acest caz observam ca trebuie sa ajungem dintr-un punct dat in acelasi punct pe harta. Trebuie sa facem un "cerc" pe harta sa putem incepe SM-ul. Nu suntem nevoiti sa luam in considerare sensul de parcurgere: daca am parcurge in sensul celalalt nu am putea incepe SM-ul.

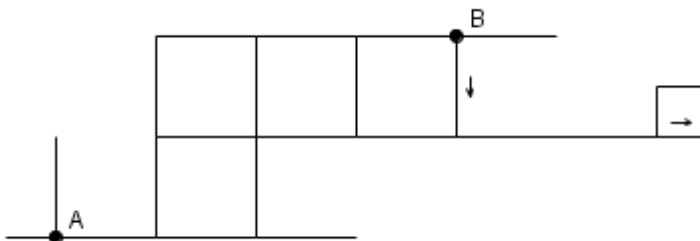
Art.4. :

Acesta este un exemplu mai complex unde intrerupem parcurgerea SM-

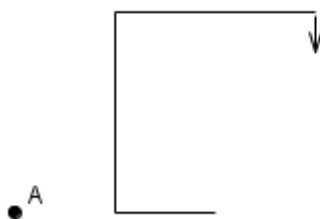
Itinerar:



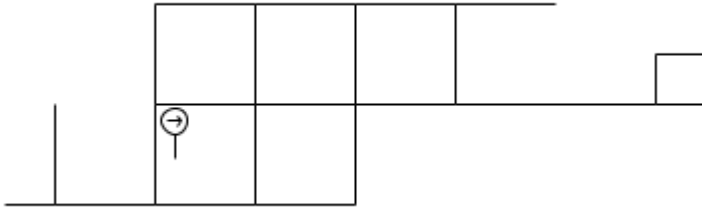
Harta (BASE MAP):



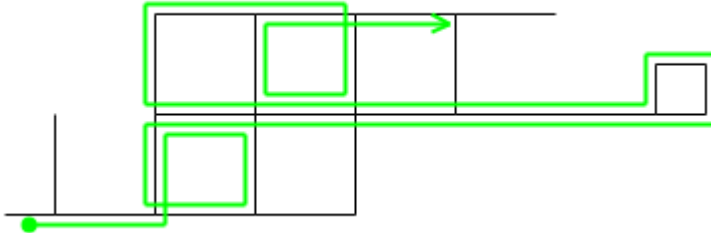
SM1:



In realitate:



Traseul corect:

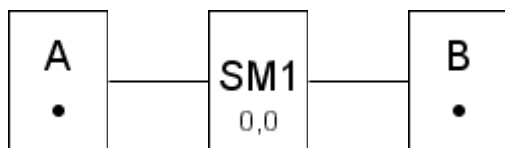


In prima faza ne apropiem de SM1, care incepe spre nord deci drumul cel mai scurt este evident. Cand ne aflam pe harta SM-ului intilnim indicatorul "obligatoriu spre dreapta" care asa zis "ne da afara" de pe harta SM. Pentru reintoarcere nu putem progresa pe traseul SM-ului. Avand in vedere aceasta regula se poate observa singura posibilitate de reintoarcere la SM patratul de intoarcere dinspre est a hartii de baza. Nici in acest caz nu avem de a face cu sensul de parcurgere pentru ca conform hartii exista doar un singur traseu. Dupa ce am ajuns in punctul de parasire al SM-ului continuam SM-ul. La terminarea SM-ului mergem spre sud (asa ne indica sageata). In acel moment am terminat executarea SM-ului, deci planificarea spre punctul B poate efectua pe strazile de pe SM, dar planificand traseul cel mai scurt..

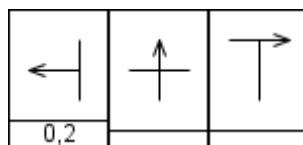
5. példa:

In acest caz intrerupem parcurgerea SM-ului dupa o distanta anumita.

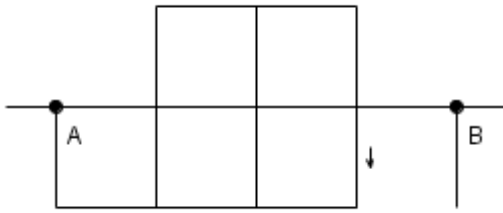
Itinerar:



INSERT:



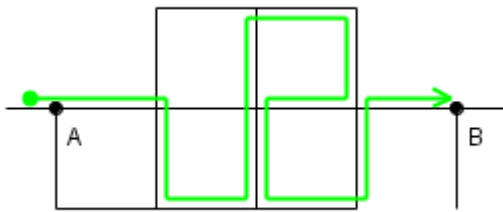
Harta:



SM1:



Traseul corect:



Dupa 200 de metri de la inceperea SM-ului inseram casutele de itinerar

© Traducere : [Seletye David](#) 2010