

www.tripy.be – www.tripy.fr – www.tripy.lu



TRIPY



ROAD BOOK
FOR MOTORCYCLISTS

Aanbevelingen voor de road book ontwerper

Rev. 19/06/2006 – Voorafgaande versie

voor een uniform gebruik van bolpijlsymbolen

RoadMaster & RoadTracer

Digitale road book en routing software

1 Inhoudstafel

1	Inhoudstafel	2
2	Inleiding.....	3
3	Ontwerpafspraken	4
3.1	Positie van de bol (ingang).....	4
3.2	Dikte en eigenschappen van de lijnen	5
3.3	De hoekkeuze	5
3.4	Het toekennen van inhoud.....	7
3.5	Informatie over interessepunten buiten de route.....	7
3.6	Toevoegen van tekst.....	7
3.7	Beperking van het beeldscherm	8
4	Conceptafspraken.....	9
4.1	Aanwezigheid van- en het aantal WayPoints.....	9
4.2	Aanhoudingsafstand.....	10
4.3	Overlapping van twee Way Points.....	11
4.4	Grootte van de pictogrammen	11

Voorafgaand

2 Inleiding

Dit document geeft aanbevelingen bij het creëren van road books en meer bepaald bolpijlsymbolen.

Ter herinnering, een bolpijlsymbool is een beknopte weergave van een kruispunt, een richtingswijziging ... op basis van een aantal lijnen die de richting aanduiden van de te volgen weg ten opzichte van de rijrichting van het voertuig. Het specifieke van de bolpijlsymbolen is de bol (cirkel) die de toegang tot het kruispunt weergeeft terwijl de pijl de uitrit aanduidt.

De opbouw van de bolpijlsymbolen die courant gebruikt wordt in road books is niet door internationale normen gespecificeerd. Daardoor ontstaan er verschillen tussen de makers ervan. Het ligt niet in onze bedoeling de creativiteit van een road book ontwerper te beperken, integendeel! Tripy wil gewoon met dit document aanbevelingen geven die de vlotheid en leesbaarheid van een road book verbetert.

De conventie die voorgesteld wordt, wordt in twee categorieën verdeeld: afspraken in verband met het ontwerp en conceptuele afspraken. Aan de hand van reële voorbeelden uit bestaande road books, tonen wij de valkuilen aan die voorkomen kunnen worden en duiden we de beste werkwijze en conventie aan.

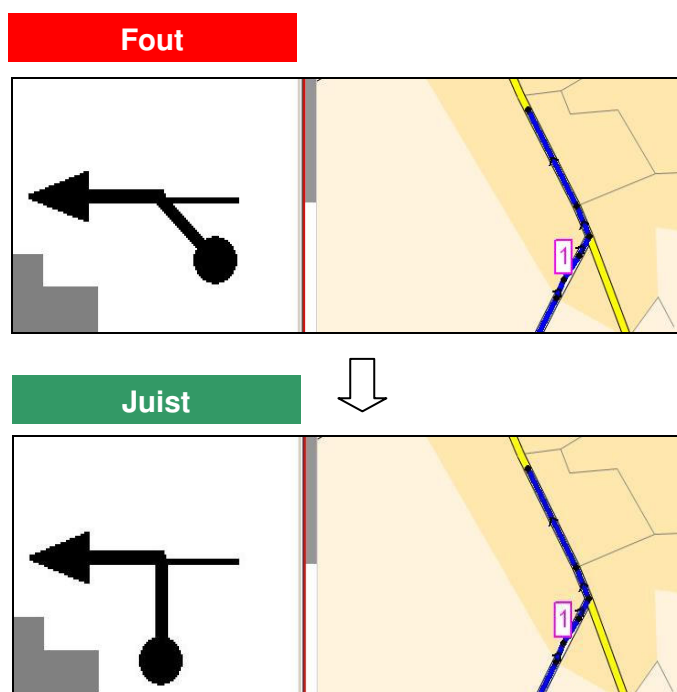
Nota: De RoadTracer PRO software is – zo goed mogelijk - op basis van deze aanbevelingen gebouwd en probeert ze automatisch toe te passen. In bepaalde gevallen zullen verbeteringen aangebracht moeten worden. Afhankelijk van de graad van belangrijkheid (d.i. verspreiding) van een bepaald road book, zal de gebruiker verkiezen om de onvolmaaktheden te verbeteren of niet. De verbeterde road books kunnen dan opnieuw voor download aangeboden worden via de website.

3 Ontwerpsafspraken

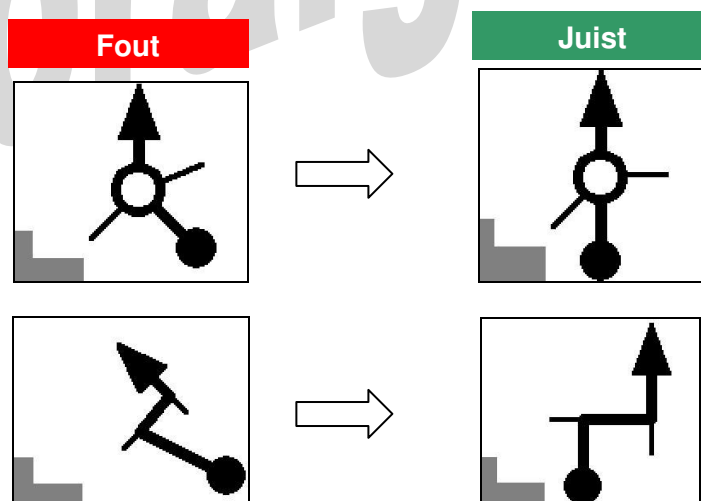
3.1 Positie van de bol (ingang)

De juiste samenstelling van de verschillende componenten van een bolpijlsymbool is de basis voor het creëren van een professioneel road book. Met behoud van de eigenheid van een digitaal road book, heeft Tripy een synthese uitgevoerd van de bolpijlconventies die door de grote organisatoren (papieren road books) en het merendeel van de navigatiesystemen worden gebruikt. Onafhankelijk van de bron wordt de bol (ingang) altijd onderaan geplaatst met een verticale streep naar boven. Een fout die niet mag gemaakt worden, is om deze streep in een hoek te tekenen in functie van de hoek die u op de kaart ziet. Erger is het nog om de hoek van de kaart te kopiëren, zonder rekening te houden met de plaats van uw voertuig op de kaart ten opzichte van het noorden op de kaart dat altijd bovenaan is georiënteerd.

Voorbeeld :



Meer voorbeelden:

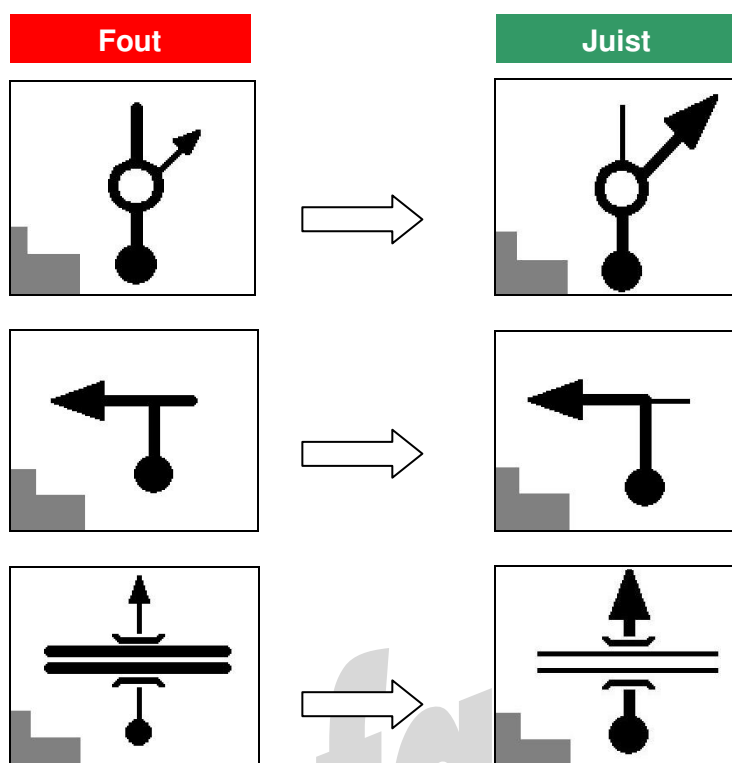


3.2 Dikte en eigenschappen van de lijnen

Er bestaan verschillende manieren om routes en wegen te kenmerken. Op dit moment ondersteunt het systeem Tripy nog geen onderbroken lijnen (stippelijnen) die gebruikt worden voor aanduidingen op onverharde secties. Deze functie is in een volgende versie voorzien.

Het lijkt realistisch en natuurlijk om voor een autobaan een dikke en dubbele streep te kiezen en een dunne lijn voor een kleine weg. Maar in de praktijk wordt het duidelijk dat deze aandacht voor de realiteit niets oplevert, integendeel. Om de instructies te verduidelijken bepalen we dat enkel die tracks die zullen gereden worden dik getekend worden en dit onafhankelijk van het type van de weg.

Voorbeelden :

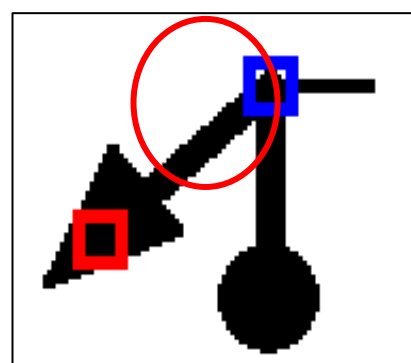


3.3 De hoekkeuze

Om de leesbaarheid te verbeteren, beperken we ons tot de hoeken van 0, 45 en 90 graden. Deze keuze is ook omwille van esthetische redenen bepaald, omdat de pixelgrootte op het scherm een negatief effect heeft op de lijnqualiteit bij alle andere hoeken.

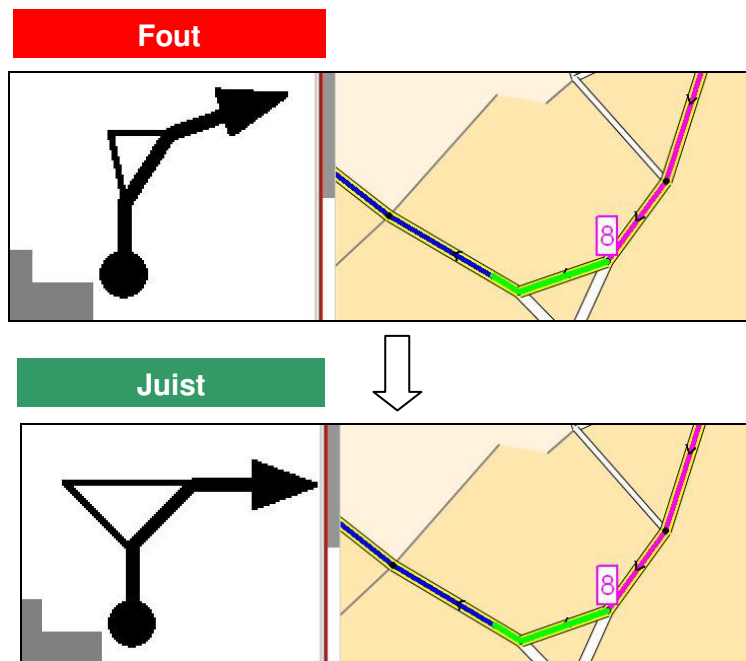
*negatief effect
in andere hoeken
dan 0, 45 en 90 °*

Zoals boven reeds vermeld, moet men durven afstappen van de natuurlijke tendens om alles nauwkeurigheid en realistisch weer te geven. Hierbij is het belangrijk te weten dat vertrokken wordt van kaarten met een bovenzicht zodat de hoeken goed zichtbaar zijn. In werkelijkheid, op de weg, wordt uw uitzicht horizontaal gekanteld en zijn de hoeken minder duidelijk waarneembaar. Zij kunnen dus vereenvoudigd worden, zonder iets van de juistheid van de instructie weg te nemen.

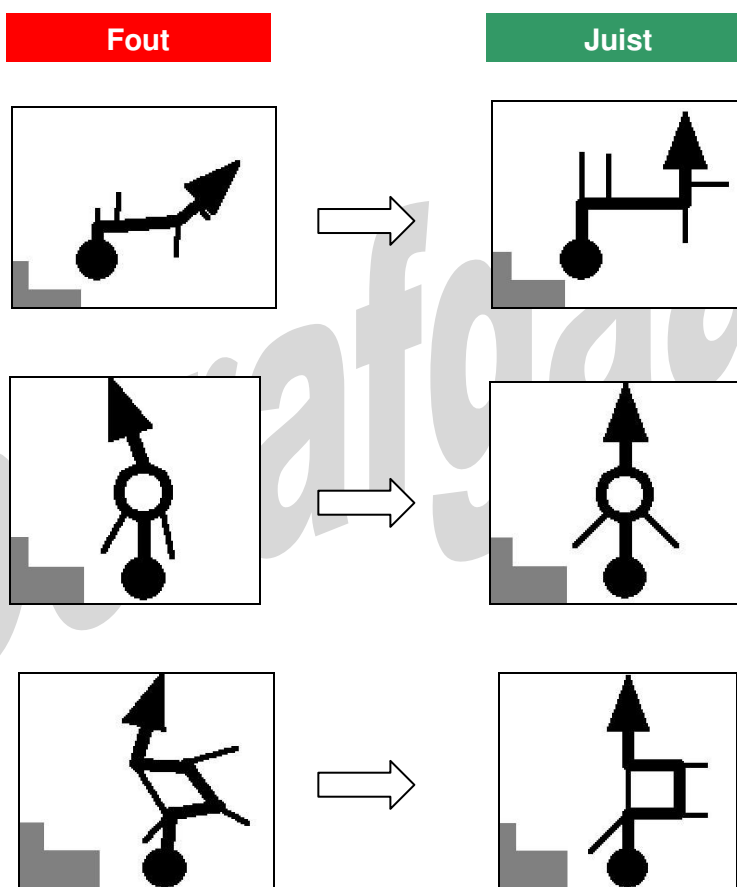


Nota : deze bepaling is in de huidige versie van RoadTracer nog niet volledig operationeel maar zal in een volgende versie opgenomen worden in de functie "automatische generatie van bolpijlsymbolen".

Voorbeeld :



Nog voorbeelden:

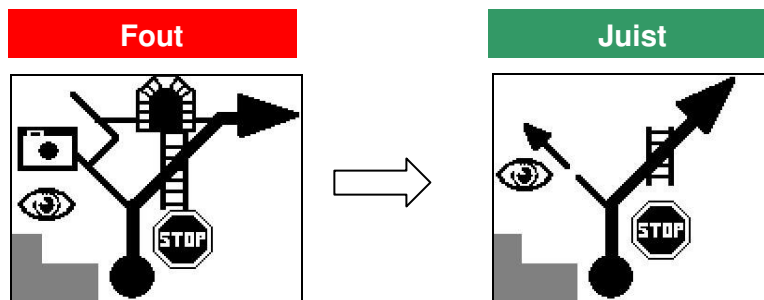


3.4 Het toekennen van inhoud

Elke route wordt uitgestippeld langsheen talrijke referentie- en interessepunten zoals bijvoorbeeld: rivieren, bruggen, spoorwegen, benzinestations, restaurants, uitzichtpunten, enz...

Door deze punten te vermelden in het road book voegt u er een persoonlijke waarde aan toe. Doe dit met het nodige doorzicht, want een WayPoint overbelasten met teveel referentiepunten kan negatieve gevolgen hebben voor de leesbaarheid en interpretatie ervan. Het is daarom aangewezen enkel beperkte en relevante informatie toe te voegen op basis van "gezond verstand".

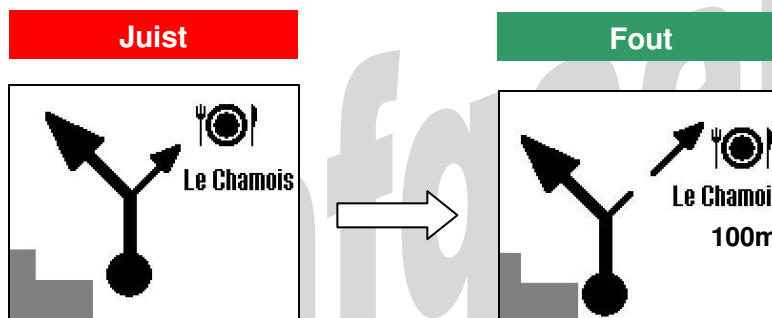
Voorbeeld :



3.5 Informatie over interessepunten buiten de route

Nog steeds in context van de duidelijkheid en de leesbaarheid, moet de informatie die gerelateerd is aan interessepunten buiten de track, bij voorkeur aangeduid worden met een pijl met dunne lijn die los staat van de hoofdinstructie. Het is aangeraden om ook de juiste afstand tot het interessepunt te vermelden.

Voorbeeld :



3.6 Toevoegen van tekst

Als algemene stelregel wordt best voorrang gegeven aan de getekende informatie (lijnen, pictogrammen, tekeningen) en niet aan tekstinformatie.

De redenen zijn eenvoudig om te begrijpen:

- a) tekst lezen vereist meer aandacht dan een beeld te interpreteren
- b) de afbeeldingen zijn ongevoelig voor de taal van de gebruiker.

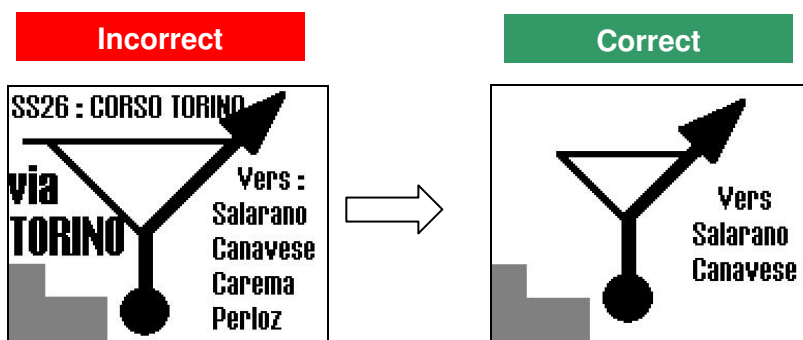
Een treffend voorbeeld is de Franse afkorting SRP (Suivre Route Principale). Als de gebruiker Franstalig is geeft dit geen probleem... maar met het oog op de uitwisseling van road books via het internet tussen gebruikers, houdt men er best rekening mee dat het road book eveneens door anderstaligen gelezen wordt.

Toch kan het toevoegen van tekstinformatie zeer nuttig zijn om aan de gebruiker de te volgen richting te bevestigen (verkeersborden, nummer van weg).

Enkele aanbevelingen:

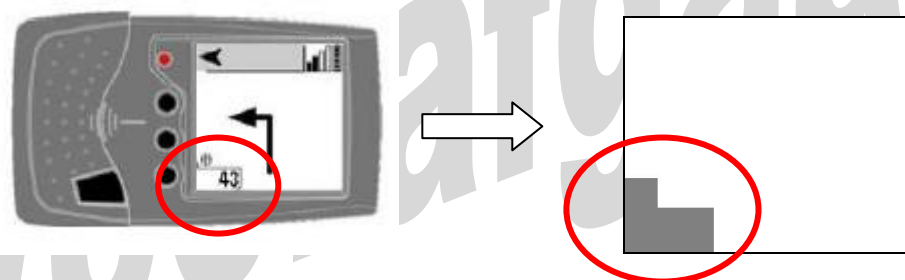
- Gebruik grote karakters: vermijdt absoluut kleine letters want die zijn onleesbaar tijdens het rijden
- Vermijdt om het scherm te overladen met tekst want het risico op verwarring wordt dan groot.
- Beperk voor Frankrijk en in Duitsland, waar de wegnummering duidelijk en betrouwbaar is, de info zoveel mogelijk tot enkel het nummer van de weg. (voorbeeld D31 of B147)

Voorbeeld :

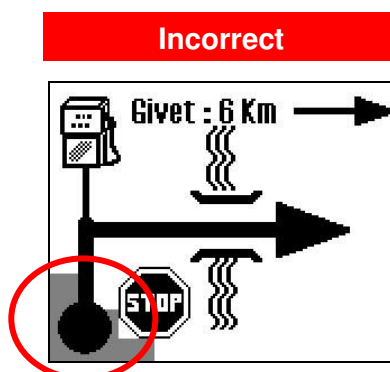


3.7 Beperking van het beeldscherm

De schermgrootte van de Tripy RoadMaster is 160x160 pixels of 6x6 cm. Op dit scherm is de afbeeldingzone, gereserveerd voor de instructie van de bolpijlsymbolen, bovenaan beperkt door de titelbar en in de hoek onderaan links door de infohoek (corner info). De info hoek maakt het mogelijk om informatie weer te geven tijdens het rijden: uw huidige snelheid, de hoogte, nog af te leggen afstand, de benzinestations, het volgende Way-Point-nummer enz. In de RoadTracer software is deze hoek door een grijze zone afgebakend. Elke tekst die te lang is voor deze zone wordt begrensd (afgesneden) tot de voorziene veldlengte in de RoadMaster..



Foutief voorbeeld :



4 Conceptafspraken

4.1 Aanwezigheid en aantal WayPoints

Anders dan in traditionele GPS navigatiesystemen, is elke aanduiding in het Tripy een WayPoint. Deze WayPoints werden ofwel automatisch aangebracht door het systeem ofwel manueel door de auteur van het road book. Behalve in bijzondere gevallen is het aangewezen het aantal aantekeningen te beperken tot diegene noodzakelijk voor de navigatie. Zoniet zal het lezen van het road book teveel aandacht vragen en wordt het snel vervelend rijden. De regels tot het aanmaken van WayPoints zijn de volgende:

Conventioneel kruispunt rechtdoor.

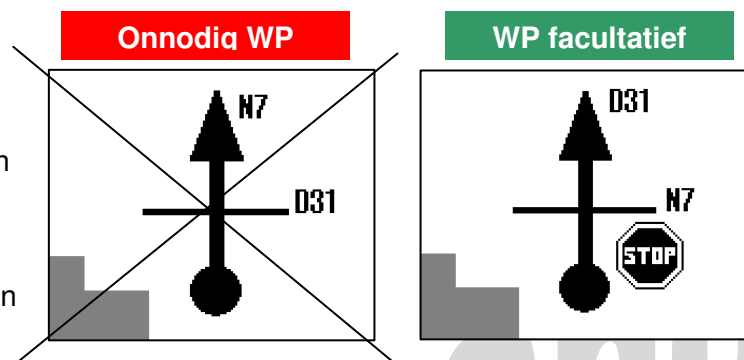
Geval 1 : de gekozen weg is van hogere orde dan de omliggende wegen: Geen behoefte aan WP (RoadTracer creëert deze niet)

Geval 2 : minstens een van de gekruiste wegen is van gelijk of hoger niveau: aanbrengen van een WayPoint is facultatief (RoadTracer creëert automatisch een WayPoint). *Nota: Indien er geen verwarring of gevaar bestaat, kan dit WayPoint (maar moet niet) geschrapt worden.*

Voorbeeld :

Het onjuiste voorbeeld geeft een hoger niveau aan de N7. Deze interpretatie zal als "natuurlijk" beschouwd worden en verder ook toegepast worden. Daarom is dat WayPoint (WP) nutteloos. In het juiste voorbeeld, steekt een kleine lokale weg de N7 over en is er een stopbord.

Dit WayPoint is facultatief, behalve als de plaats een gevaar inhoudt.

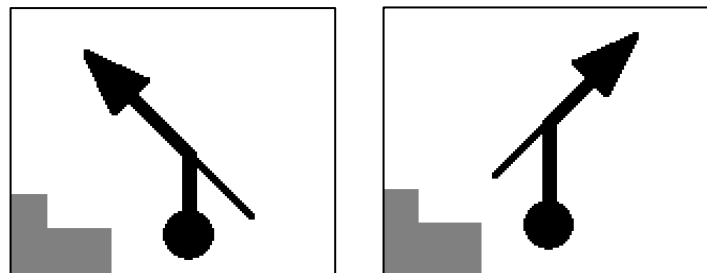


Rechtdoor aan een T of Y kruispunt,

Zelfde regel als hierboven. Geen WayPoint als de weg van hoger niveau is dan de gekruiste weg. Het WayPoint is facultatief bij gelijksoortige wegen en is verplicht bij gevaar (vooral waar de zichtbaarheid beperkt is).

Voorbeelden :

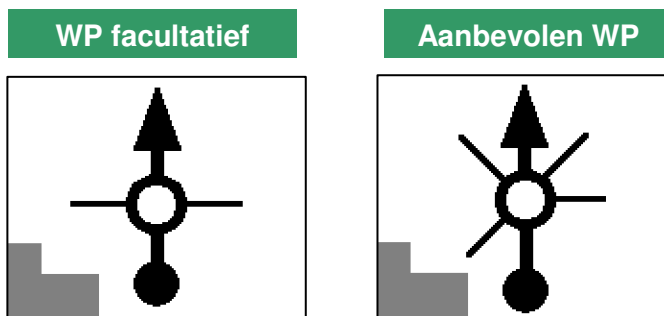
Als de hoek voldoende klein is om de "natuurlijke" weg rechtdoor verder te zetten, plaatst men geen WayPoint tenzij er een gevaar is. (of als men gevaar veronderstelt) Omdat RoadTracer het begrip "gevaar" niet kent, zal het een WayPoint aanmaken als de verbindingsweg van hetzelfde niveau is als de toegangsweg.



Rechtdoor aan ronde punten

RoadTracer creëert altijd een WayPoint; dit is facultatief, behalve als het aantal uitritten voor verwarring zorgt.

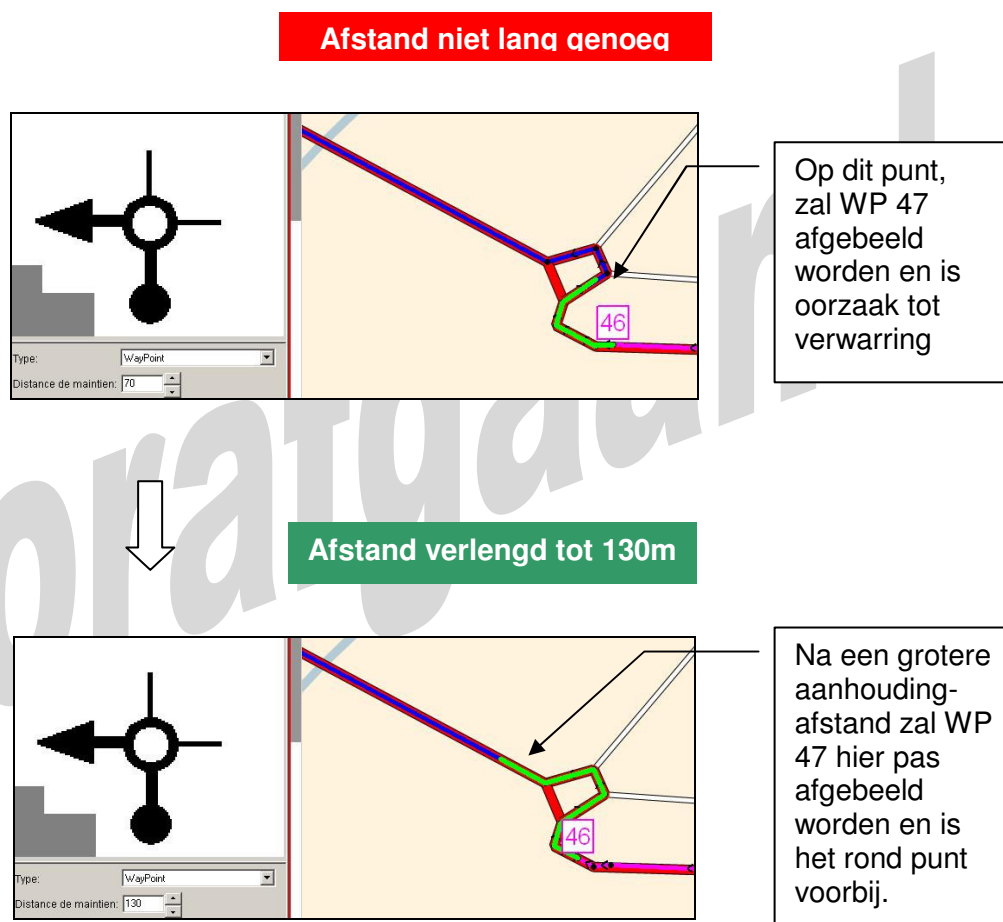
Nota : Als er geen verwarring bestaat kan dit WayPoint eventueel afgeschaft worden



4.2 Aanhoudingsafstand

De "aanhoudingsafstand" is een begrip dat voor verwarring kan zorgen. Ze duidt de afstand aan over dewelke het bolpijlsymbool op het scherm blijft nadat het betreffende WayPoint bereikt is (afstand = --- in de titelbar van de RoadMaster). Deze afstand kleurt groen op de track in de RoadTracer software. Naargelang de versie van de RoadTracer, is deze "aanhoudingsafstand" afgesteld op 40 of 60 meter (normaal kruispunt). In bepaalde gevallen moet dit verlengd worden volgens de configuratie van de te nemen weg..

Voorbeeld :

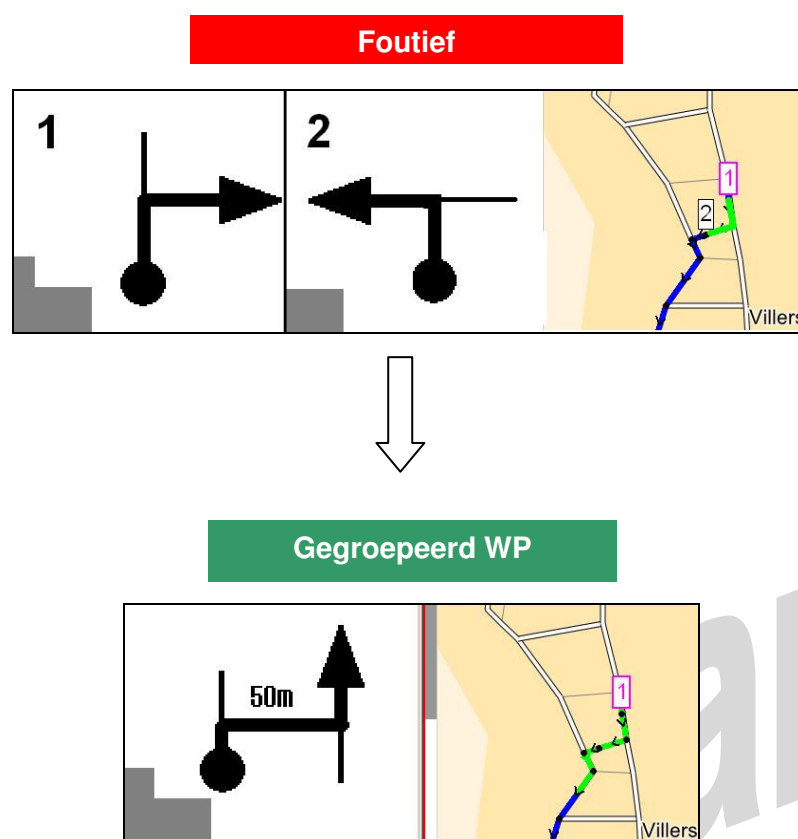


4.3 Overlapping van twee Way Points

Wanneer twee WayPoints vrij dicht elkaar liggen, is het nuttig om de twee richtingswijzigingen samen te plaatsen (zie handboek). De RoadTracer zal automatisch links-rechts en rechts-links aanduiden maar enkel indien hun onderlinge afstand kleiner is dan 50 meter. In realiteit is het samengaan van 2 of meerdere opeenvolgende WayPoints wenselijk voor alle mogelijke wijzigingscombinaties die op minder dan 200 m. van elkaar verwijderd zijn.

Opgelet: als twee of meerdere WayPoints worden gegroepeerd, mag men niet vergeten om de "aanhoudingsafstand" te verlengen zodat deze alle veranderingen kan bevatten.

Voorbeeld:



4.4 Grootte van de pictogrammen

Om de leesbaarheid te vergroten, kiest u best de grote pictogrammen (32 pixels) waar mogelijk. De kleine pictogrammen (16 pixels) zijn voorzien voor uitzonderlijke gevallen.

Voorbeeld :

