Garnalenrit 2016

UITLEGBOEK

Autoclub Noordzee dankt zijn sponsors

IMMO FRANCOIS .be
wens naar ruimte

Alle maatwerk meubelen en bekledingen
Timmer- en schrijnwerk
Renovatie, isolatie en inrichting
Ondersteuning voor doe-het-zelvers

Pieter D'hoore

Krekelmotestraat 15
8870 Izegem
0486/73.03.83
pieter.dhoore@icloud.com
BE 0539.870.425

Traxgo
TRACKING & PROTECTING

Kantoren:
Kaaistraat 24
7711 Dottenijs

T +32 56 56 09 12
F +32 56 70 71 20
sieglinde.olivier@traxgo.be

Kantoor
TOORTELBOOM
Erkend makelaar – BIV 200067
Engelstraat 3
8480 Ichtegem
Tel. 0475/24.96.39
www.vastgoed-toortelboom.be

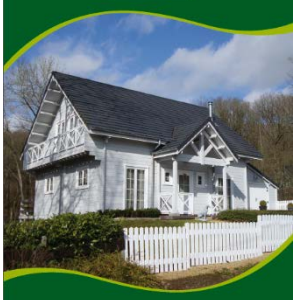
15 jaar actief in uw streek

Uw verkoopt uw woning?
De beste prijs voor uw woning
Gratis waardebepaling
U verhuurt uw woning?
Juridisch advies bij huurproblemen
300 huurwoningen in beheer
Alle verzekeringen
U betaalt teveel? Gratis nazicht
Woonleningen
De voordeligste formule uitgekozen
voor u. Kijk en vergelijk!

MEERSMAN-DUBOIS

AUTOBENODIGDHEDEN & GARAGEMATERIAAL
TANKSTATION
SUPER MET LOODVERVANGER VOOR UW OLDTIMER !
Stationsstraat 120
8551 Heestert-Zwevegem

Reserveer NU uw vakantie in de Ardennen



★★★★ DURBUY 6-8
alle info op de website :
www.charmesdesepton.be

AP-PERFORMANCE.BE
autosport products

Old Opel Parts
0472 42 91 29
LIKE US ON FACEBOOK!
https://www.facebook.com/Oldopelparts/

CRAEYMEERSCH
SCHILDER- EN DECORATIEWERKEN

Dit document werd met zorg opgemaakt op 15 augustus en aan een laatste controle onderworpen op 15 oktober.
Enige afwijking van de ideale kaarten opgenomen in dit boek is mogelijk door verdwenen controlebordjes, vervangen controlebordjes of geannuleerde controles tijdens de wedstrijddag. Voor aanpassingen verwijzen we u door naar het officiële uithangbord tijdens de wedstrijddag of via bulletins bijgevoegd aan dit document.

Ontwerp:
Bjorn Vanoverschelde

WIJZIGINGEN EN NEUTRALISATIE CONTROLES

Recreatie situatie 54: controle Z werd vervangen door controle W en werd geneutraliseerd.

Toerisme situatie 59: controle Z werd vervangen door controle W en werd geneutraliseerd.

IDEALE RIJTIJDEN

DEEL 1	Recreatie	Toerisme	Sport
TC 2 > GTC 1	4,05 km = 9’	4,10 km = 9’	4,87 km = 11’
TC 2 > TC 3*	18,92 km = 45’	27,47 km = 65’	27,06 km = 64’

* = de ideale rijtijd voor deel 1 werd tijdens de schriftelijke briefing meegegeven en stond ingevuld op de (tijd)controlekaarten

DEEL 2	Recreatie	Toerisme	Sport
TC 5 > GTC 2	11,77 km = 28’	12,40 km = 29’	11,31 km = 27’
TC 5 > GTC 3	35,64 km = 85’	36,27 km = 87’	40,29 km = 96’
TC 5 > GTC 4	46,98 km = 112’	47,63 km = 114’	niet van toepassing
TC 5 > TC 6	66,38 km = 159’	67,13 km = 161’	71,25 km = 171’

Totale afstand van de wedstrijd (excl verbindingen)
Recreatie = 85,30 km
Toerisme = 94,60 km
Sport = 98,31 km

IDEALE KAARTEN

De ideale kaarten per klasse (recreatie, toerisme & sport) zijn achteraan dit document te vinden.

INTERACTIEVE KAART

Een interactieve kaart met de exacte positie van alle controleborden is online beschikbaar.

OPEN DE INTERACTIEVE KAART

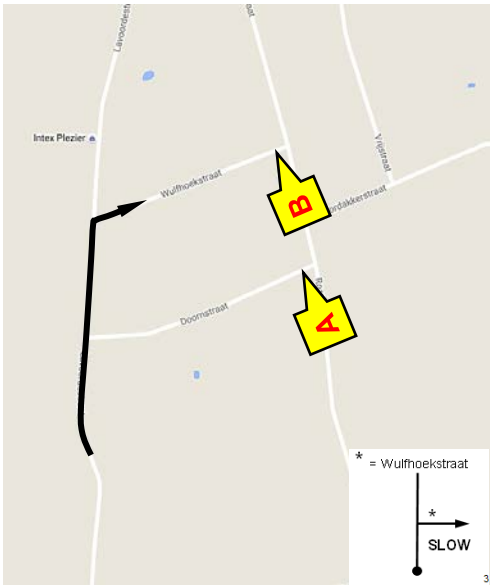
KLASSE RECREATIE

De klasse recreatie begon met een eerste deel van slechts 18,92 kilometer en werd bewust zeer eenvoudig gehouden. Alle controlebordjes aandoen leek ons geen probleem te mogen vormen, al was het vanaf de start even opletten en net voor de finish goed zoeken naar het verstopte wegje die je richting regrouplocatie bracht. De hoofdbrok volgde in de tweede etappe waar we enkele kilometers na de officiële start bij TC 5 meteen de bossen in trokken en met enkele valstrikjes waarbij men telkens opnieuw automatisch op de goede route kwam kreeg je soms de indruk van een eenvoudige wedstrijd, maar pas bij de aankomst kon een balans van gemiste controlebordjes opgemaakt worden.

BELANGRIJKSTE VALSTRIKKEN DEEL 1

Situatie 3 — *VALSE CONTROLE A / CORRECTE CONTROLE B*

Vanaf de start opletten geblazen! De situatie liet je rechtsaf slaan via de Wulfhoekstraat. De eerste afslag was echter de 'Doornstraat'. Je weg vervolgen leverde 150 meter verder de Wulfhoekstraat op. Wie de eerste straat nam, kwam voorbij de valse controle A, wie de goede weg nam kwam voorbij de correcte controle B. Even verderop volgde meteen een eerste tijdcontrole, kwestie van de opzet van de wedstrijd meteen duidelijk te maken.



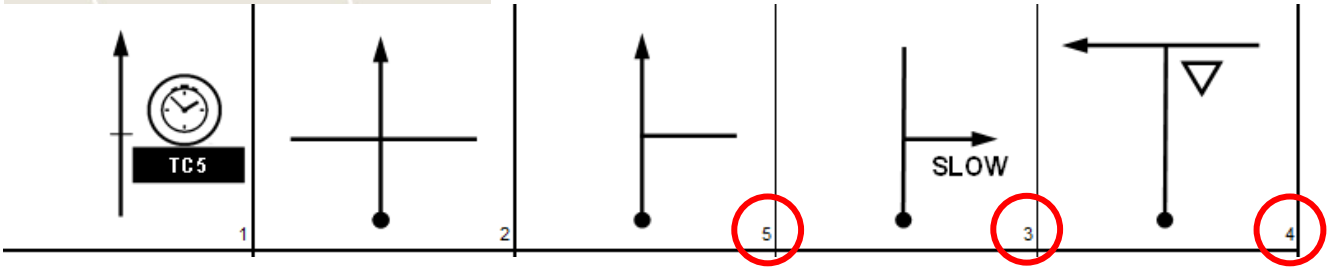
Situatie 37 — *VALSE CONTROLE Z*

Op het einde van deel 1 opletten bij situatie 37. De weg linksaf was verstopt tussen 2 struiken. Valse controle Z stond even voorbij de afslag om je 'te lokken' voorbij de linkse straat te rijden.

BELANGRIJKSTE VALSTRIKKEN DEEL 2

Situatie 3 – 4 – 5 *VALSE CONTROLE B / CORRECTE CONTROLE A*

Vanaf de start van deel 2 meteen opletten geblazen! Op het eerste zicht leek de eerste kilometer opnieuw dezelfde route te zijn zoals de eerste kilometer uit deel 1, maar de bol-pijl situaties stonden door elkaar genummerd! Wie het roadbook in nummervolgorde uitvoerde, passeerde langs de goede controle A. Wie het roadbook niet in nummervolgorde uitvoerde passeerde de valse controle B maar kwam wel automatisch op het correcte parcours opnieuw terecht.



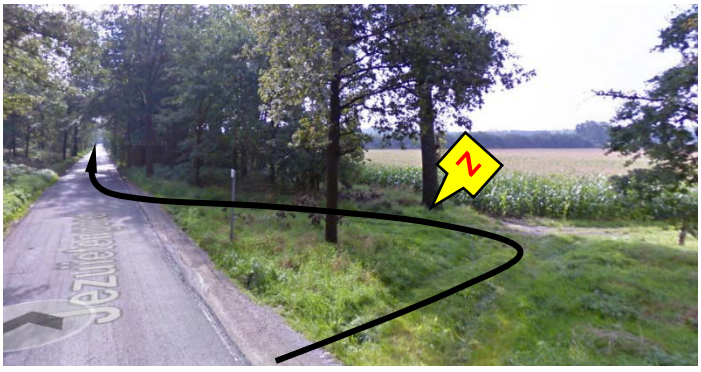
Situatie 20 – 21 – 22 – 23 – 24 *CONTROLE Y*

Ter hoogte van situatie 20 goed opletten want de wegjes (moeilijk zichtbaar in de duisternis) volgden elkaar snel op. De recreatieklasse diende de 3de afslag links te nemen. Wie het goeie wegje nam, kwam voorbij controle Y.

Kaart 1

Het vrij lange kaartleestraject bestond uit enkele driehoekjes (pleintjes). De moeilijkste bevond zich ter hoogte van het kanaal Gent-Oostende. Het driehoekje was duidelijk zichtbaar, echter in werkelijkheid waren er 2 driehoekjes op zo'n 150 meter van elkaar verwijderd. Op het eerste (verharde) pleintje stond de valse controle J vrij goed zichtbaar, maar wie de kaart goed kon lezen diende pas 120 meter na de lange linkse bocht achter het driehoekje te rijden. Daar lag een onverhard (moeilijk zichtbaar) driehoekje met de correcte controle Z. Wellicht één van de moeilijkere controles voor de recreatieklasse.

Valse controle J



Correcte controle Z

Op dezelfde kaart waren nog 2 andere (eenvoudigere) driehoekjes te nemen. Eén ten noorden van 'Blekkerbos' en één ten zuiden van 'Vijvers' (ter hoogte van de A10). Deze werden beloond met respectievelijke controle K en controle N.

Voorst waren er op de kaart nog 2 moeilijk zichtbare bosweggetjes, wellicht door de herfst bedekt met bladeren. Het vinden van deze wegjes werd beloond met respectievelijk de controleletters L en M. Het lange kaartfragment werd afgesloten door een geheime tijdcontrole.

inrit bosweg
richting controle L

inrit bosweg
richting controle M

Stage 1

Stage 1 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles P, P en Q op.

Stage 2

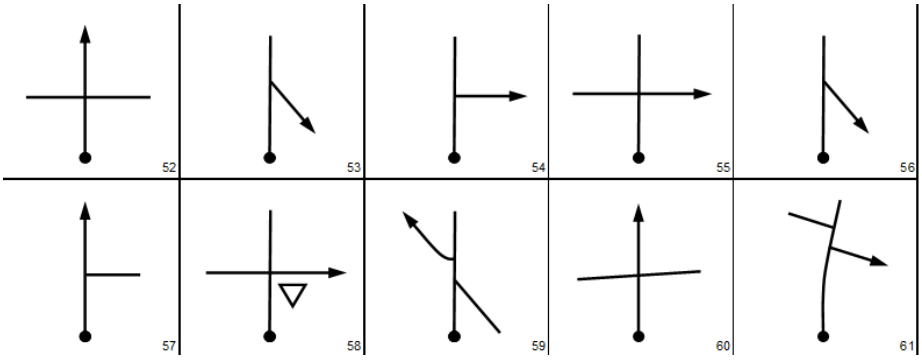
Stage 2 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles R, R en S op.

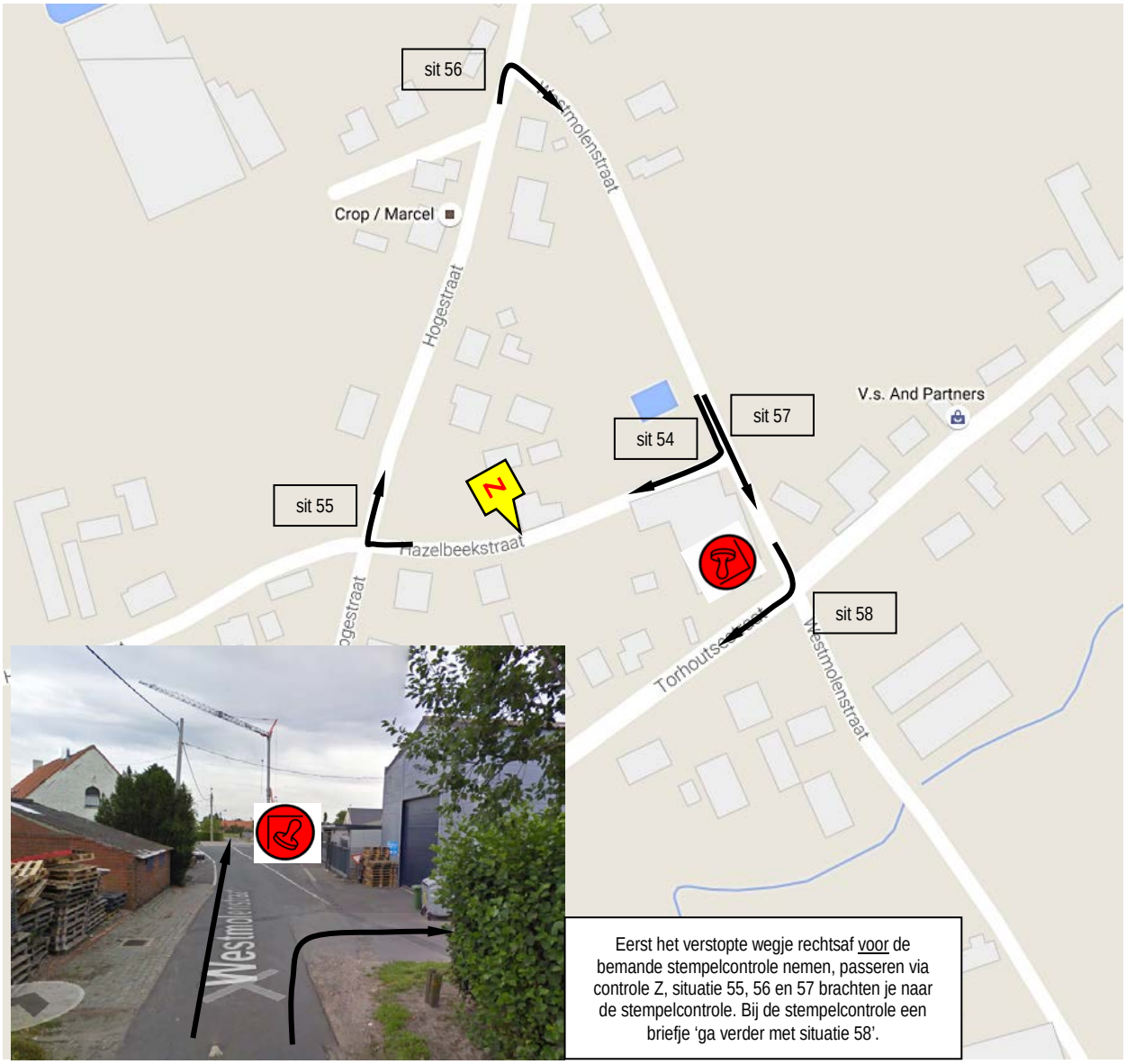
Kaart 2

Kaart 2 bestond uit 3 kleine kaartjes. Dit was vooral bedoeld om de deelnemer af te leiden van de start van de kaart, want 40 meter na de start van de kaart moest men even de grote baan verlaten (achter driehoekje rijden). Als beloning volgde controle A. Bij het oprijden van de baan niet meteen tevreden zijn, want er moest meteen linksaf gereden worden. Opletten, want deze linkse weg was een onverharde weg en leek op het eerste zicht naar een boerderij te lopen. Daar werd je beloond met controle B. Na de controle B volgde op datzelfde kaartleestraject nog een geheime tijdcontrole (die wellicht voor enkele strafminuten zal gezorgd hebben) en de controles C (in een klein onverhard & smal boswegje), D, E en F.

Situatie 54 *CONTROLE Z*

Een laatste keer opletten ter hoogte van situatie 54. Net voor de bemande stempelcontrole moest je rechtsaf slaan. Dit wegje lag verstopt tussen de haag en de loods. Nadien voerde je situaties 55, 56 en 57 uit die je bij de stempelcontrole brachten. Daar kreeg je een briefje ‘ga verder met situatie 58’ om de teams op te vangen die meteen de stempelcontrole binnen reden.





Eerst het verstopte wegje rechtsaf voor de bemande stempelcontrole nemen, passeren via controle Z, situatie 55, 56 en 57 brachten je naar de stempelcontrole. Bij de stempelcontrole een briefje ‘ga verder met situatie 58’.

KLASSE TOERISME

De klasse toerisme begon, net zoals de overige categorieën, met een kort eerste gedeelte. Voor de deelnemers uit deze klasse wel meteen opletten tijdens dit eerste gedeelte, want een visgraat, een pijlen- & puntenrit met enkele lusjes & meermaals een passage langs een bemande stempelcontrole en een verstopt wegje net voor de regroup moest voor de eerste klassering zorgen. Tijdens deel 2 wijzigde de stijl van parcours compleet. Enkele kilometers na de start trokken de deelnemers de bossen in door middel van ouderwets navigeren via bol-pijl, blinde lijn & ingetekende lijn langsheen oude wegsituaties, verstopte boswegen, de 2 special stages en voldoende bemande controleposten.

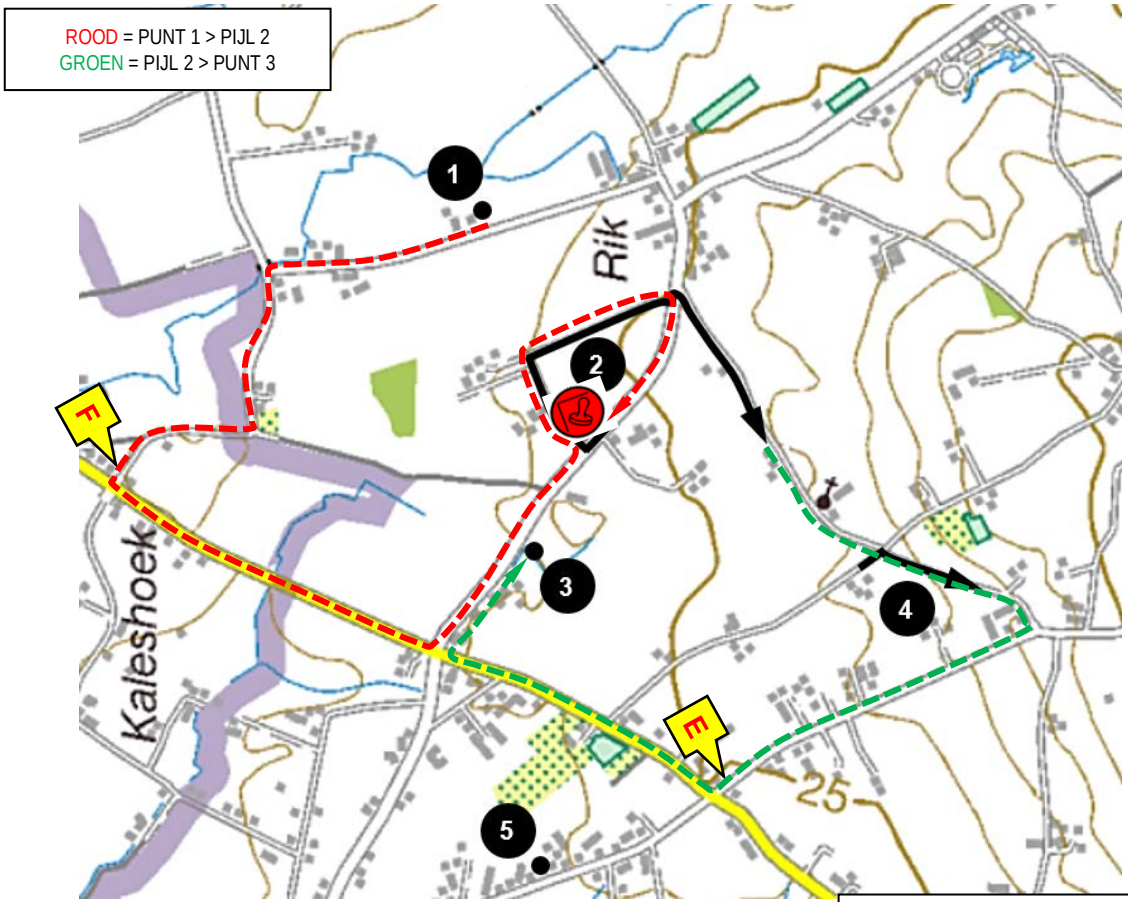
BELANGRIJKSTE VALSTRIKKEN DEEL 1

Visgraat — *CONTROLE A / CONTROLE C / CONTROLE D*

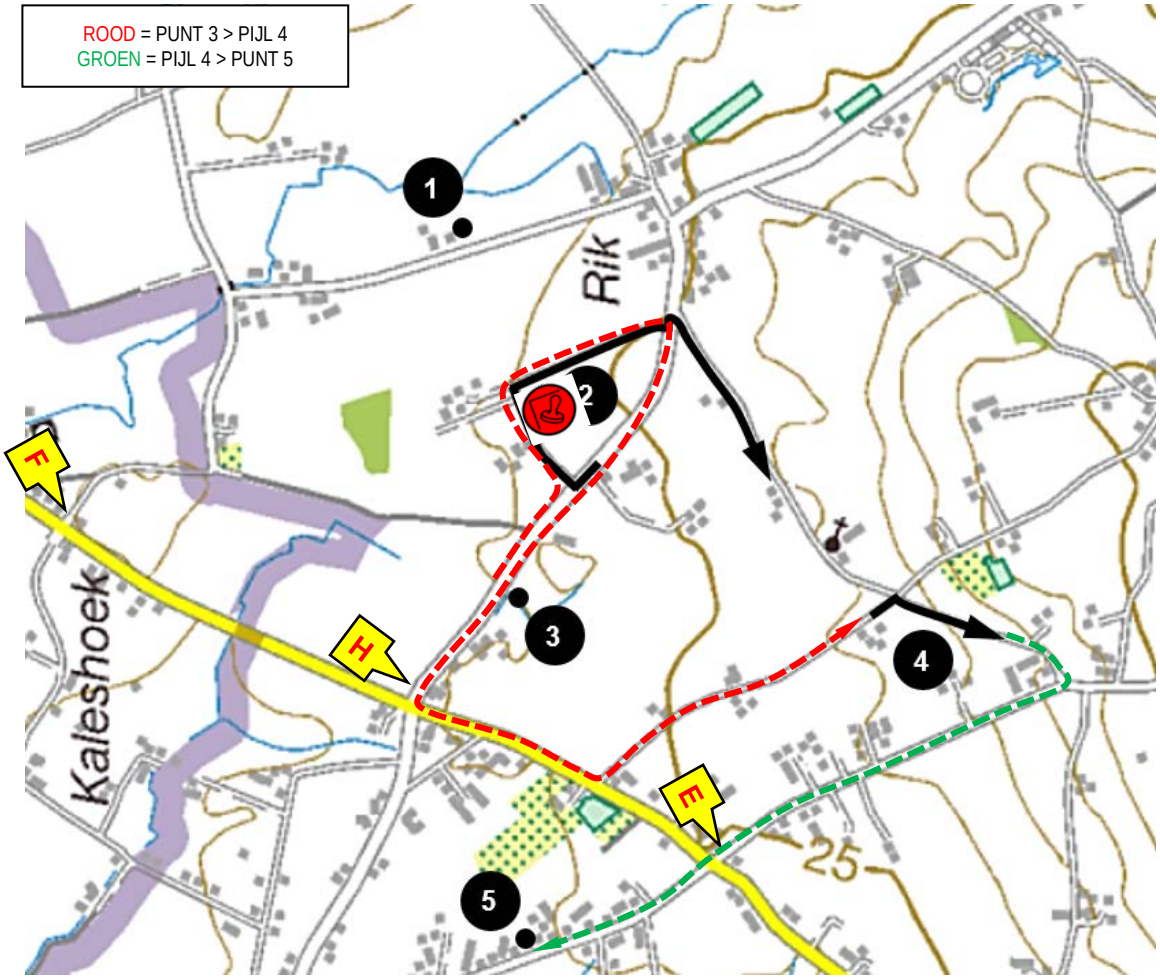
De wedstrijd startte meteen met een stukje visgraat. Geen noemenswaardige valstrikken, maar wel meteen bij de les zijn en alle wegjes zien, alle opritten naar boerderijen en doodlopende wegen als onbestaande beschouwen. Het leverde (veiligheids)controle A, (veiligheids)controle C en (veiligheids)controle D op met tussen controle C & D meteen reeds een eerste geheime tijdcontrole, kwestie van de opzet van de wedstrijd meteen duidelijk te maken.

Pijlen- & puntenrit — *CONTROLE F / STEMPEL / STEMPEL / CONTROLE E / STEMPEL / CONTROLE H / CONTROLE E*

Opletten tijdens het eerste kaartfragment 'pijlen- & puntenrit' want hier kon de eerste moeilijke controle van de wedstrijd gemist worden. Op weg naar punt 1 geen controleletters en tussen punt 1 en pijl 2 de (veiligheids)controle F. Op pijl 2 een bemande stempelcontrole en deze 2x aandoen om de pijl in zijn volledigheid te rijden. De route van pijl 2 naar punt 3 leverde opnieuw weinig problemen op. Enkel opletten, niet tegengesteld op pijl 4 rijden en dus via (veiligheids)controle E.



VERVOLG VAN DE OPLOSSING
OP VOLGENDE KAART



De moeilijkste controle was wellicht om vanaf punt 3 naar pijl 4 te rijden via de kortste route. Na punt 3 sowieso linksaf rijden en nogmaals de bemande stempelcontrole aandoen (zo niet ga je tegengesteld rijden op pijl 2). Na de bemande stempelcontrole op de grote weg rechtsaf richting (veiligheids)controle H om zo de voet van pijl 4 te bereiken was de kortste route. De routes via controles E of F waren langer en dus valse controles. Na pijl 4 de kortste route nog rijden richting punt 5 met een voor de hand liggende route via (veiligheids)controle E.

Situatie 10 *VALSE CONTROLE Z*

Op het einde van deel 1 nog even opletten bij situatie 10. De weg linksaf was verstopt tussen 2 struiken. Valse controle Z stond even voorbij de afslag om je 'te lokken' voorbij de linkse straat te rijden.

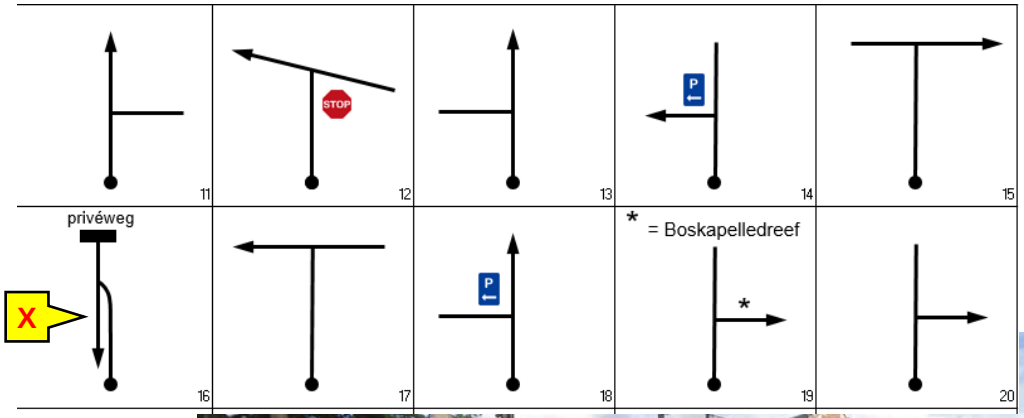
BELANGRIJKSTE VALSTRIKKEN DEEL 2

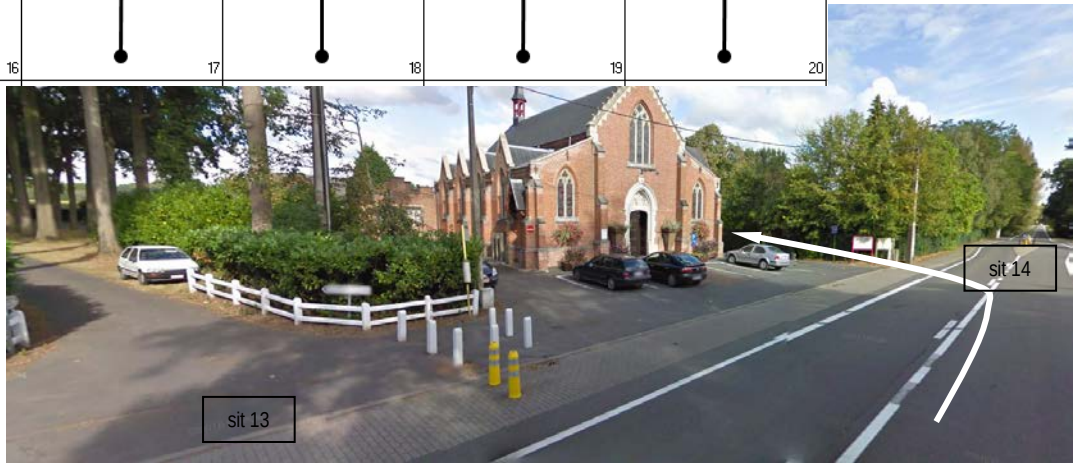
Situatie 3 — *VALSE CONTROLE A / CORRECTE CONTROLE B*

Vanaf de start van deel 2 was het duidelijk dat de stijl van het uitzetten ging wijzigen. Een lange bladzijde bol-pijl lag klaar om rechttoe-rechtaan de bossen in te trekken. Starten met bol-pijl en reeds heel snel een klein valstrikje. Bij situatie 3 moest je rechtsaf de Wulfhoekstraat. Het eerste wegje was echter de Doornstraat. Doorrijden dus en het volgende wegje rechtsaf slaan. Wie dit goed deed passeerde langs de controle B. Wie het fout deed en de eerste weg rechtsaf ging (wat in de verleiding lag aangezien het parcours van deel 1 ook die weg nam) kreeg valse controle A.

Situatie 13 – 14 – 15 – 16 — *CONTROLE X*

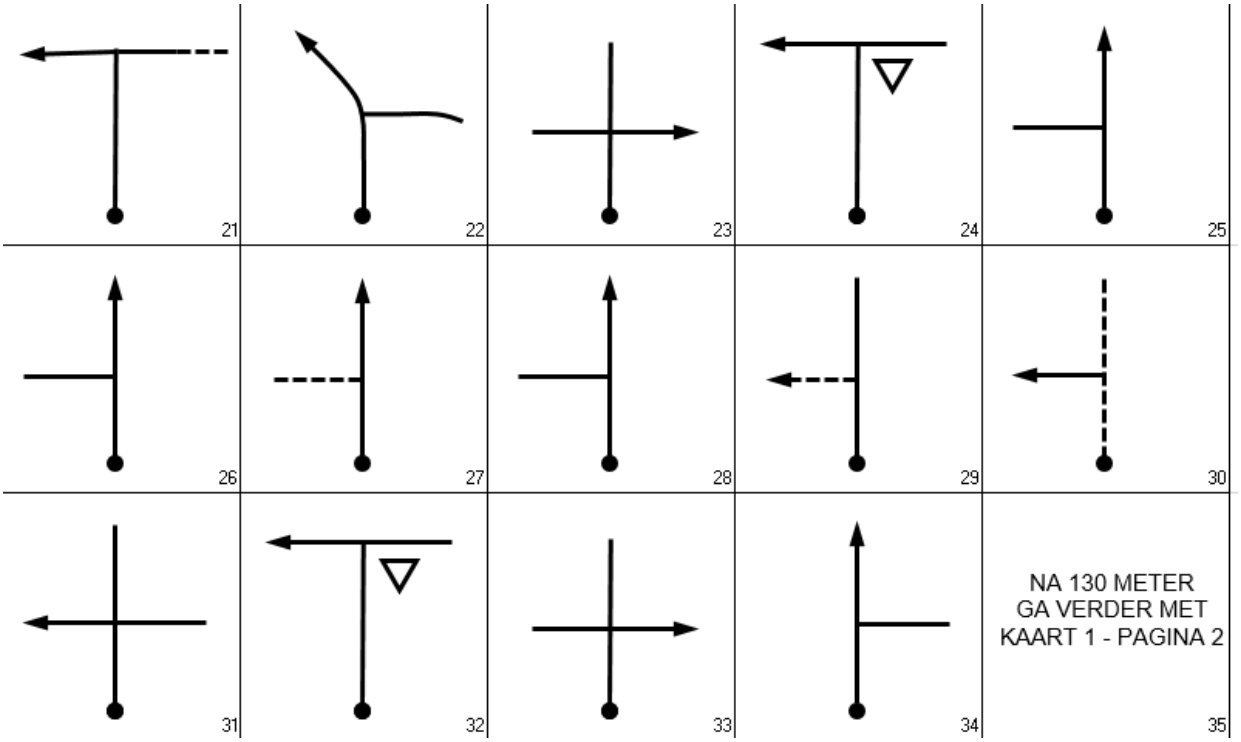
Een moeilijker te vinden controle was controle X. Ter hoogte van de kerk van Wildenburg diende men de N370 via de tweede weg links af te slaan (situatie 14). Situatie 13 was echter reeds moeilijk zichtbaar waardoor het vinden van situatie 14 bemoeilijkt werd. Het bord die aangeeft dat deze weg richting in een parking loopt kon een hulpmiddel zijn om het wegje te vinden. Pas na situatie 16 kreeg je een beloning onder de vorm van controleletter X om bij situatie 17 terug op de N370 uit te komen (situatie 17 = situatie 13). Bij situatie 19 was de straatnaam als herkenningspunt gegeven.





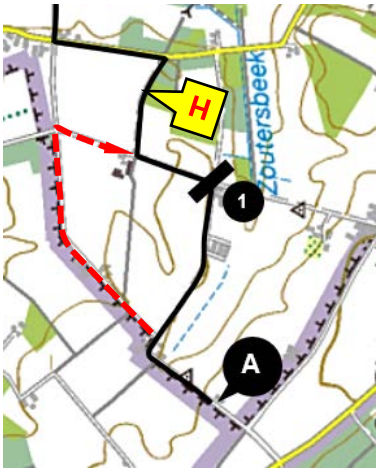
Situatie 25 – 26 – 27 – 28 – 29 – 30 – 31 *CONTROLE Y*

Ter hoogte van situatie 25 goed opletten want de wegjes (moeilijk zichtbaar in de duisternis) volgden elkaar snel op. De toerismeklasse diende de 5de afslag links te nemen. Wie het goeie wegje nam, kwam voorbij controle Y. Even verderop werd dit pittige bol-pijl traject afgesloten door een geheime tijdcontrole.

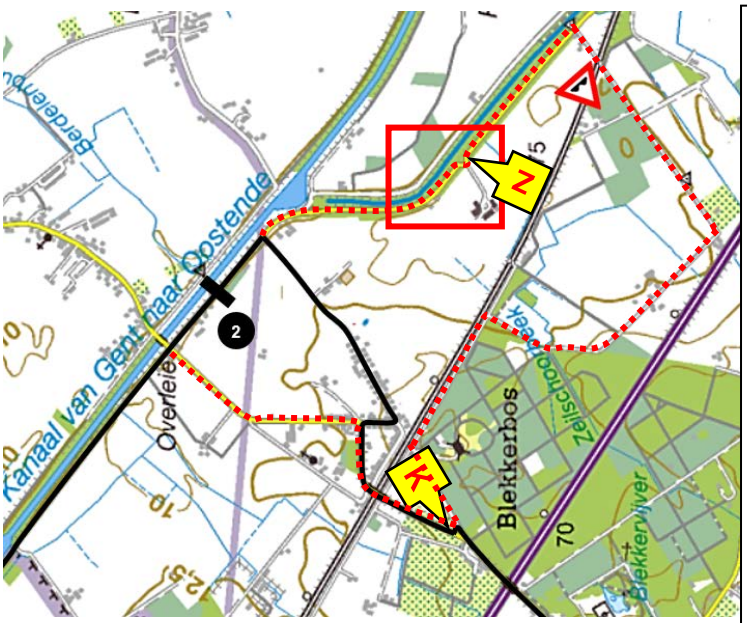


Ingetekende lijn met blokkades (pagina 2)

Het vrij lange kaartleestraject met 3 blokkades door de bossen van Maria-Aalter leverde op constructievlak weinig problemen op. De oplossingen van de blokkades werden (bewust) eenvoudig gehouden om het karakter van deze tweede etappe te laten gelden: scherp navigeren en het juiste (bos)wegje inrijden. Laten we stap voor stap het kaartleestraject overlopen…

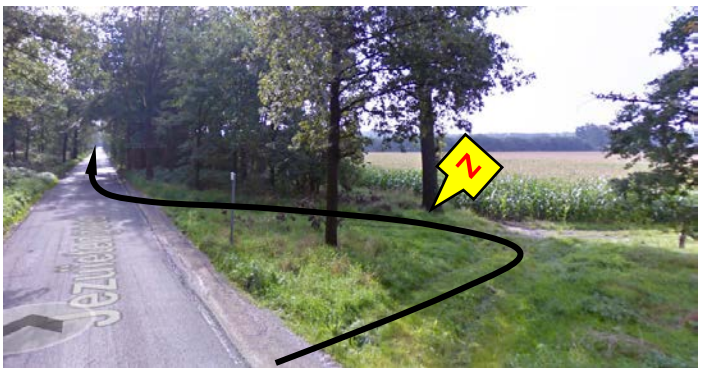


De nevenroute rondom blokkade 1 leverde geen problemen op maar wel enkele schitterende gravelstroken en de controleletter H.



De nevenroute rondom blokkade 2 leek moeilijk te zijn, maar er waren weinig verschillende oplossingen voor handen. Nog voor blokkade 2 nog de ingetekende lijn volgen maar wel controle K noteren op een eenvoudig driehoekje. Tijdens de nevenroute (rode route op de kaart hiernaast) wel opletten ten zuidoosten van het kanaal Gent-Oostende. Daar was er een duidelijk driehoekje zichtbaar, echter in werkelijkheid waren er 2 driehoekjes op zo'n 150 meter van elkaar verwijderd. Op het eerste (verharde) pleintje stond de valse controle J vrij goed zichtbaar, maar wie de kaart goed kon lezen diende pas 120 meter na de lange linkse bocht achter het driehoekje te rijden. Daar lag een onverhard (moeilijk zichtbaar) driehoekje met de correcte controle Z. Na deze moeilijke controle de nevenroute volgen nogmaals langs controle K (kortste weg van de nevenroute is voor het driehoekje blijven).

Valse controle J



Correcte controle Z

Na blokkade 2 (op weg naar blokkade 3) waren er op de kaart nog 2 moeilijk zichtbare bosweggetjes, wellicht door de herfst bedekt met bladeren. Het vinden van deze wegjes werd beloond met respectievelijk de controleletters L en M.

inrit bosweg
richting controle L

inrit bosweg
richting controle M

Om af te sluiten volgde nog blokkade 3. Zo laat mogelijk de ingetekende lijn verlaten leverde op het driehoekje net voor blokkade 3 de controle N op.

Dit kaartfragment werd op zijn beurt opnieuw afgesloten door een geheime tijdcontrole.

Stage 1

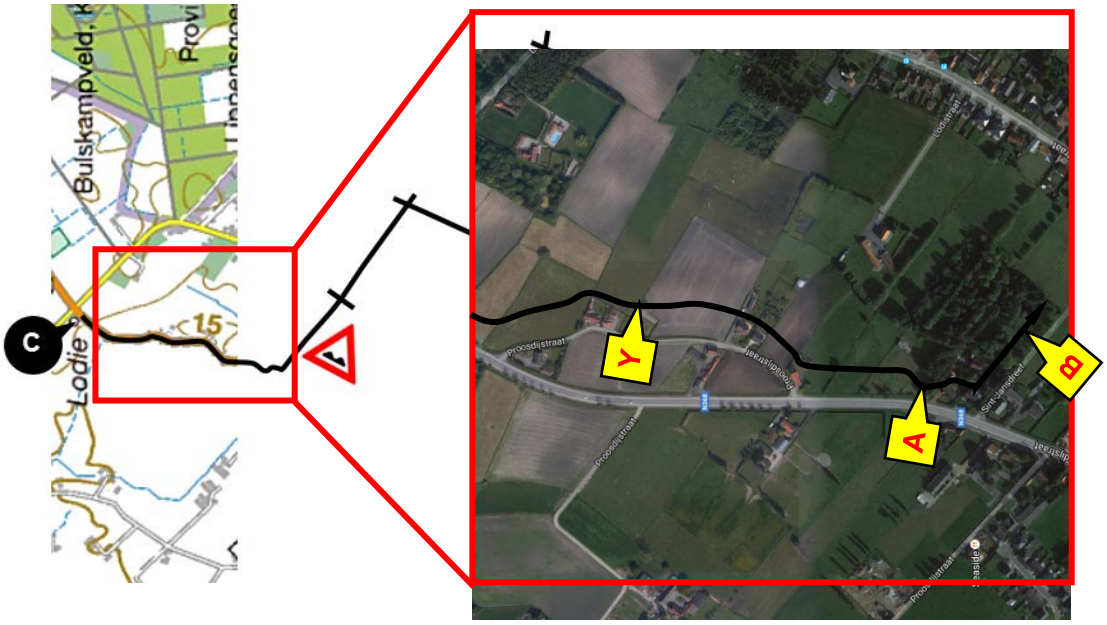
Stage 1 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles P, P en Q op.

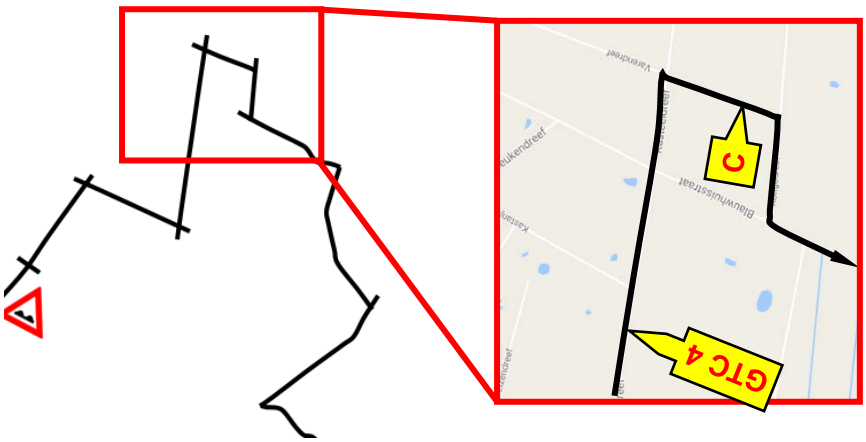
Stage 2

Stage 2 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles R, R en S op.

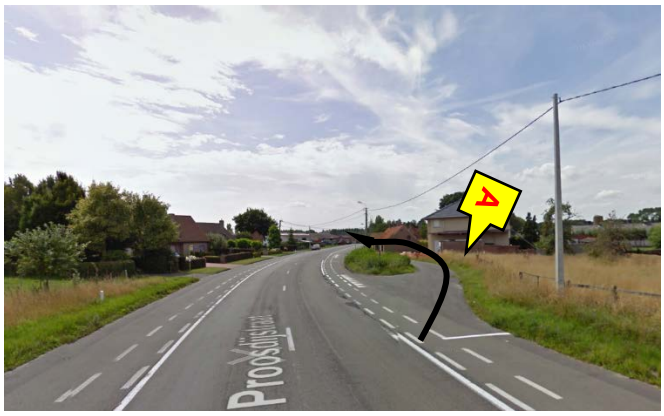
Blinde lijn (pagina 4)

De blinde lijn leverde vooral in het begin van het kaartfragment moeilijkheden op. Het kaartfragment begon nog met een stukje ingetekende lijn maar bevatte wel vrij snel een oude wegsituatie! De uitzetter gomde de grote baan uit op de kaart en maakte van het kleine parallelle kasseiweggetje gebruik. Op de kaart werd echter het kasseiweggetje 'omgetoverd' tot grote weg (oranje kleur op de kaart). Wie dit 'oude wegje' vond werd beloond met controle Y. Echter niet te vroeg victorie kraaien want vrij snel ging de ingetekende lijn over in blinde lijn en volgde opnieuw een 'uitwasje', dit keer aan de rechterzijde van de weg. Even de grote baan verlaten dus om de controle A te gaan noteren. Opnieuw niet meteen tevreden zijn, want er moest meteen linksaf gereden worden. Opletten, want deze linkse weg was een onverharde weg en leek op het eerste zicht naar een boerderij te lopen. Daar werd je beloond met controle B. Even verderop in het bos van Hertsberge meteen een geheime tijdcontrole om enkele strafminuten uit te delen en de aandacht even weg te nemen van een volgend valstrikje. Volgens je kaartfragment moesten we kruising rechtsaf. In werkelijkheid was het de tweede kruising die je toegang verleende tot een heel klein & smal boswegje via controle C. De rest van het kaartleestraject verliep zonder moeilijkheden langs (veiligheids)controles D, E & F.





oude (kassei)weg ter hoogte van controle Y



uitwasje ter hoogte van controle A

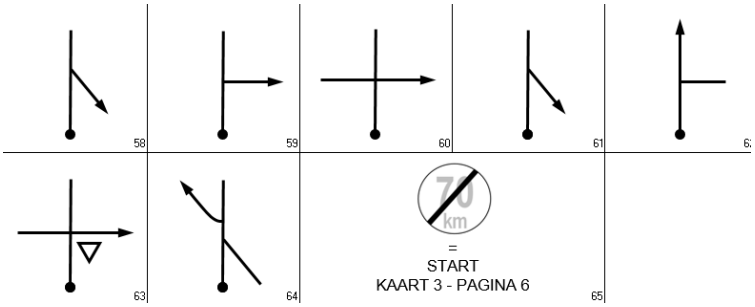
inrit onverharde weg richting controle B

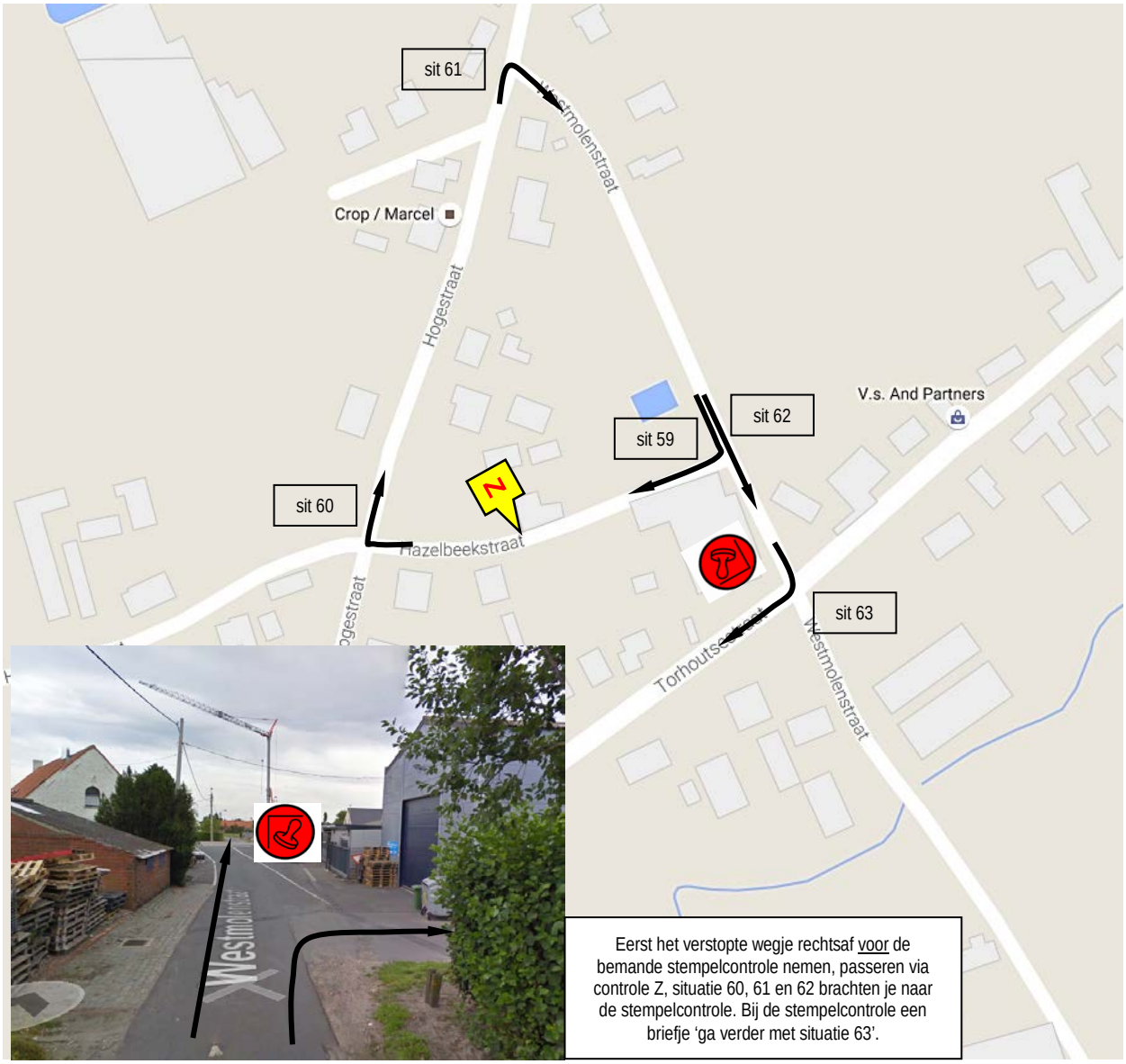
inrit onverharde weg richting controle C

Situatie 59

CONTROLE Z

Opletten ter hoogte van situatie 59. Net voor de bemande stempelcontrole moest je rechtsaf slaan. Dit wegje lag verstopt tussen de haag en de loods. Nadien voerde je situaties 60,61 & 62 uit die je bij de stempelcontrole brachten. Daar kreeg je een briefje ‘ga verder met situatie 63’ om de teams op te vangen die meteen de stempelcontrole binnen reden.





Eerst het verstopte wegje rechtsaf voor de bemande stempelcontrole nemen, passeren via controle Z, situatie 60, 61 en 62 brachten je naar de stempelcontrole. Bij de stempelcontrole een briefje ‘ga verder met situatie 63’.

Ingetekende lijn (pagina 6) *CONTROLE X*

Afsluiten deden we met een zwart-wit kaartleestraject. De start van het kaartleestraject vinden was een ‘bang afwachten’, want volgens het roadbook startte die bij het bord ‘einde zone 70 km/u’. Dat bord kwam er, weliswaar pas 2600 meter na de voorgaande situatie. Nochtans was het startpunt van je kaartfragment vinden vrij belangrijk, want de ingetekende lijn werd heel eventjes een blinde lijn. Daar stond nog een laatste belangrijke controleletter, de laatste van de wedstrijd. De oplossing was om niet het eerste grote kruispunt rechtsaf te gaan maar wel 130 meter verder op een klein wegje rechtsaf. Dat wegje kwam automatisch weer op de hoofdweg.

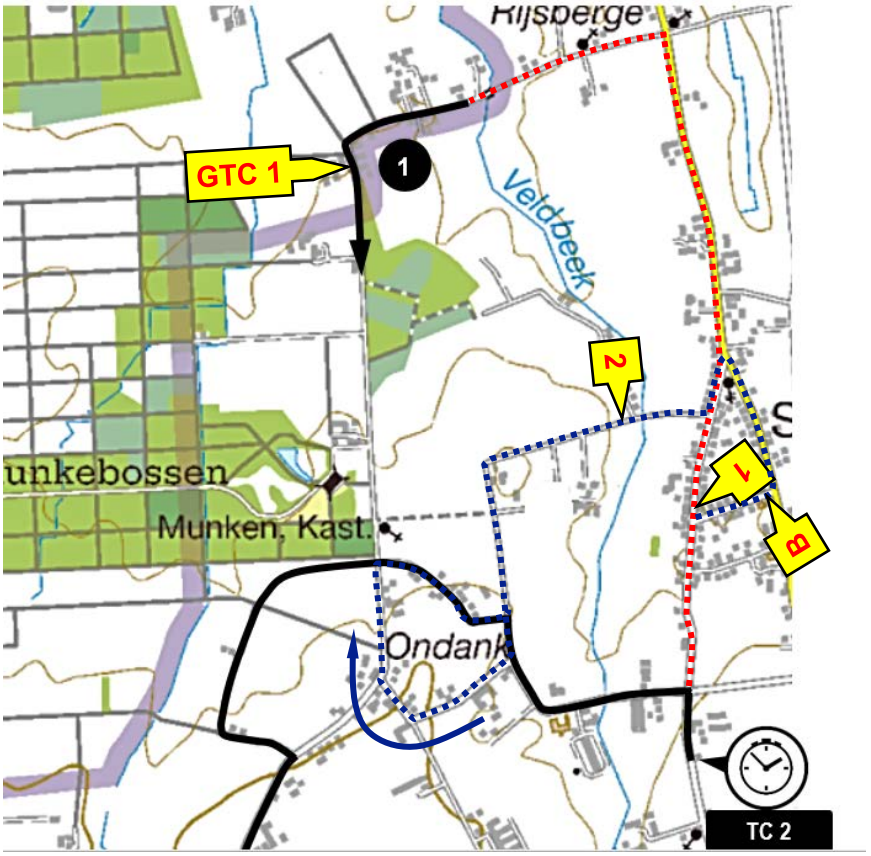
KLASSE SPORT

De klasse sport begon, net zoals de toerismeklasse, met een vrij pittig eerste gedeelte. De korte afstand van dat eerste gedeelte kon ook voor wat tijdsdruk zorgen waardoor het oplossen van het eerste kaartfragment op A3 formaat extra spannend werd. Deel 2 daarentegen was een stuk langer en meer in rechte lijn en ook voor de sportklasse typeerden de boswegen deze etappe. Het aandeel keercontroles was vergeleken met de eerste etappe een stuk kleiner, maar enkele natuurlijke blokkades en gedwongen rijrichtingen leverden verrassende constructies op.

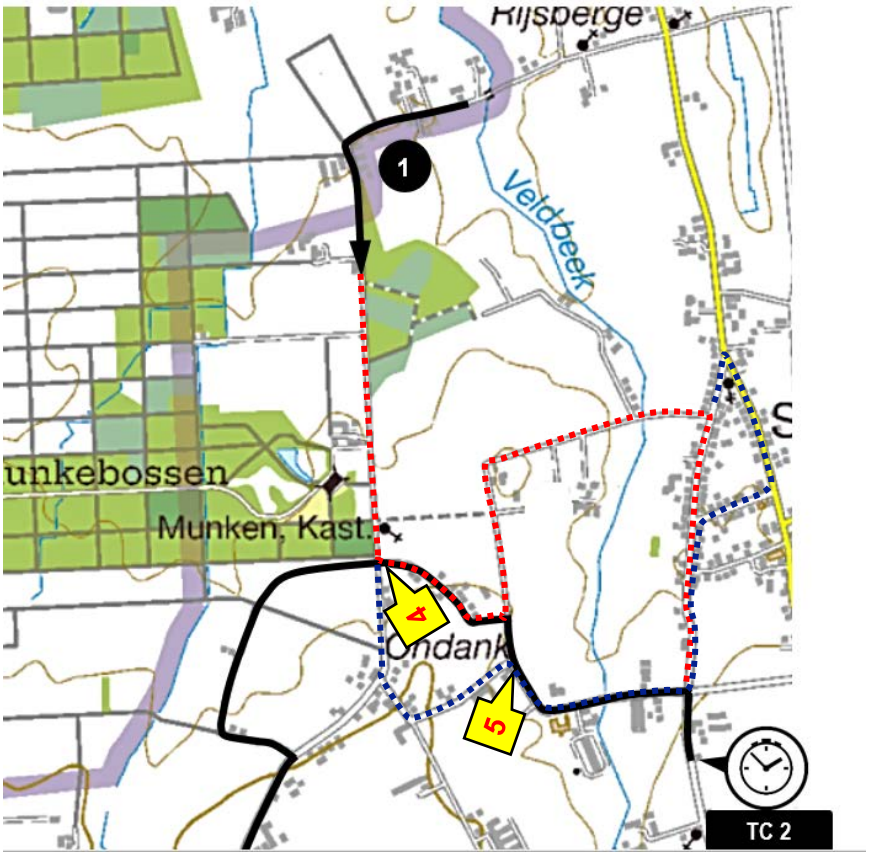
DEEL 1

Rode stippellijn = nevenroute
Blauwe stippellijn = omrijroute

Kaart 1 – ingetekende lijn met pijlopdrachten



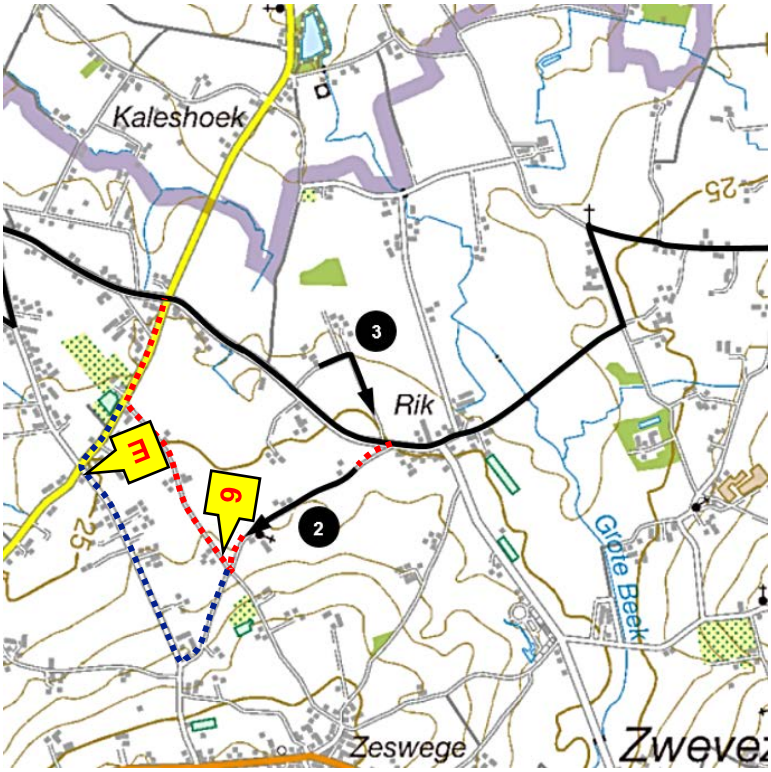
Vanaf TC 2 vrij snel de ingetekende lijn verlaten richting pijl 1 (rode lijn). De nevenroute werd echter onderbroken door keercontrole 1. Een omrijroute voorzien via (veiligheids)controle B om rondom de tekst 'Ondank' een keerlus te voorzien (een omrijroute via pijl 1 is niet toegestaan – een pijl mag slechts 1 keer bereden worden & enkel wanneer hij aan de beurt is). Wie deze oplossing zag werd beloond met keercontrole 2. Vanaf keercontrole 2 zo snel mogelijk de nevenroute gaan ophalen en die nevenroute vervolgen naar pijl 1 waar meteen een eerste geheime tijdcontrole volgde.



Na pijl 1 een nevenroute construeren om zoveel mogelijk van je ingetekende lijn te gaan berijden. Het punt van ophalen lag bij hetzelfde punt van verlaten. Echter, de voorziene route wordt onderbroken met keercontrole 4. Een omrijroute construeren om je nevenroute zoveel mogelijk te gaan ophalen en rekening houdende dat je ingetekende lijn slechts 1x voorwaarts mag bereden worden leverde de keercontrole 5 op. Eénmaal bij keercontrole 5 was het niet meer mogelijk om je nevenroute nog te gaan ophalen. Vanaf dit punt hoofdroute vervolgen dus.

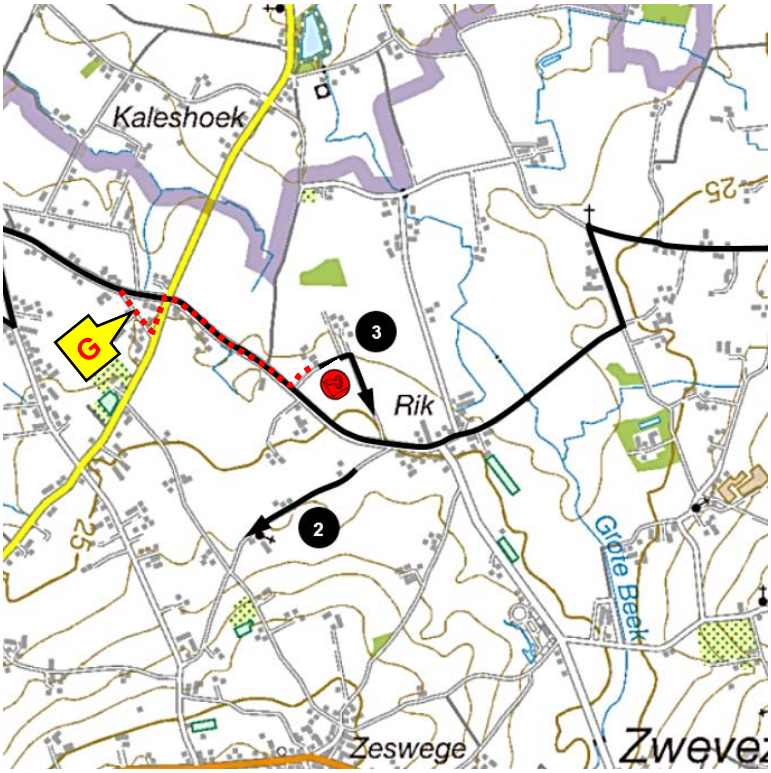
Na een eenvoudig gedeelte die nog (veiligheids)controle D opleverde kwamen we bij de constructies van pijlen 2 & 3. Door de pijlen vrij dicht bij elkaar te plaatsen leek het moeilijke constructies op te leveren, maar wanneer we stap na stap oplossen kwamen we finaal bij deze vrij eenvoudige oplossingen:

PIJL 2

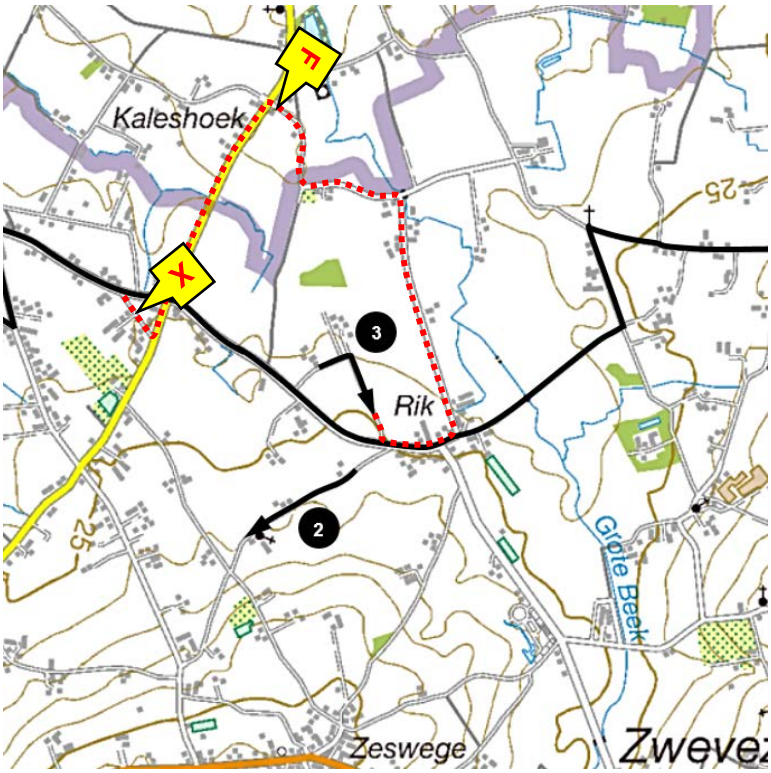


De hoofdroute werd verlaten ten zuiden van 'Rik' om meteen pijl 2 te rijden. Het punt van hervatten lag op het kruispunt waar de ingetekende lijn de gele weg kruist. Er waren namelijk geen andere (snellere) mogelijkheden om de ingetekende lijn reglementtechnisch te hervatten (pijlen mogen slechts 1x in de route opgenomen worden en slechts wanneer deze aan de beurt zijn + de ingetekende lijn mag slechts 1x voorwaarts bereden worden wanneer ze aan de beurt is). De voorziene nevenroute leverde keercontrole 6 op. De omrijroute hiervoor was heel eenvoudig en leverde (veiligheids)controle E op.

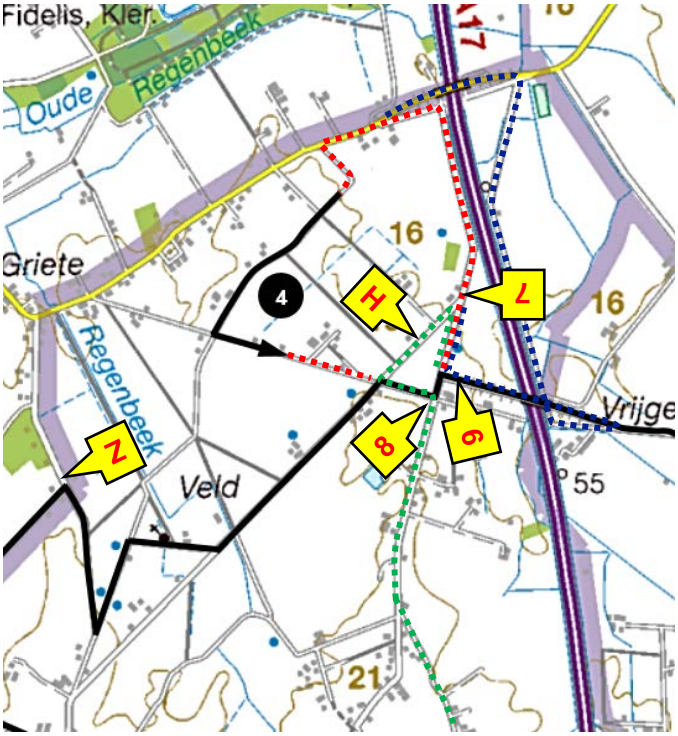
PIJL 3



Even opletten bij het bepalen van het punt van verlaten voor pijl 3. Het reglement voorziet namelijk dat de ingetekende lijn na het hervatten (in dit geval bij het hervatten na pijl 2) altijd eerst voorwaarts dient gereden te worden. Het punt van verlaten kwam dus een 100-tal meter verder te liggen bij de volgende wegverlating. Het leverde controle G op. Op pijl 3, halverwege dit lange kaartleeswerk, werd een bemande stempelcontrole geplaatst om de controlekaart een eerste keer “af te stempelen”.



Vervolgens diende nog het punt van hervatten bepaald te worden. Dit punt was hetzelfde punt als het punt van verlaten. Wel opletten dat de kortste route naar dit punt gereden werd. De kortste route verliep via (veiligheids)controle F en niet via keercontrole 4/veiligheidscontrole E. Om te controleren dat de deelnemers het juiste punt van hervatten kozen volgde nog controle X als beloning.



De nevenroute richting pijl 4 leverde keercontrole 7 op. Een omrijroute werd geconstrueerd door even de ingetekende lijn tegengesteld te rijden en aan de overkant van de snelweg opnieuw de nevenroute te gaan ophalen. Die omrijroute werd echter onderbroken door keercontrole 9. We kunnen nog steeds zoveel mogelijk van de nevenroute gaan ophalen door de groene route te volgen. Opletten wel wanneer je bij keercontrole 9 je nieuwe omrijroute gaat creëren: je mag

namelijk je ingetekende lijn niet voorwaarts berijden op dit moment. Dus eerst langs de controle H om daarna via keercontrole 8 een omrijroute te creëren die zoveel mogelijk van de nevenroute gaat hervatten. Die keercontrole 8 zorgde er niet alleen voor dat de ideale route gecontroleerd werd, het zorgde er ook voor dat de lange omrijroute niet gereden moest worden. Eénmaal bij keercontrole 8 was er geen mogelijkheid meer om verderop iets te gaan ophalen. Kortom: je ingetekende lijn verderzetten richting TC 3. Op weg naar TC 3 wel nog even opletten om de valse controle Z niet te noteren. De weg linksaf was verstopt tussen 2 struiken. Valse controle Z stond even voorbij de afslag om je 'te lokken' voorbij de linkse straat te rijden.

DEEL 2

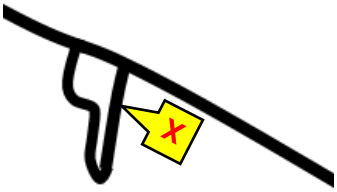
Rode stippellijn = nevenroute
Blauwe stippellijn = omrijroute

Situatie 1 - visgraat

Deel 2 werd aangevat met een korte visgraat. Weinig tot geen moeilijkheden met 2 langsrijders: (veiligheids)controle A en (veiligheids)controle C

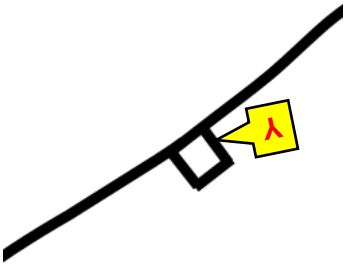
Kaart 1 – ingetekende / blinde lijn

Via een ingetekende lijn trokken we rechttoe-rechtaan de bossen in. Het kaartfragment kende 2 lusjes op blinde lijn met moeilijk te vinden wegjes. Goed meten was de sleutel om in één tijd de juiste weg (en dusdanig de controleletter) te vinden.



De lus tegenwijzerzin rijden. Linksaf achter de kerk over een parking en daarna een bosweg in. Vervolgens haarspeld links via controle X om uit de bosweg te rijden en terug de grote weg oprijden.

Goed meten en de juiste afslag kiezen (5de wegje links) om de lus goed te beginnen en voorbij de controle Y te rijden.



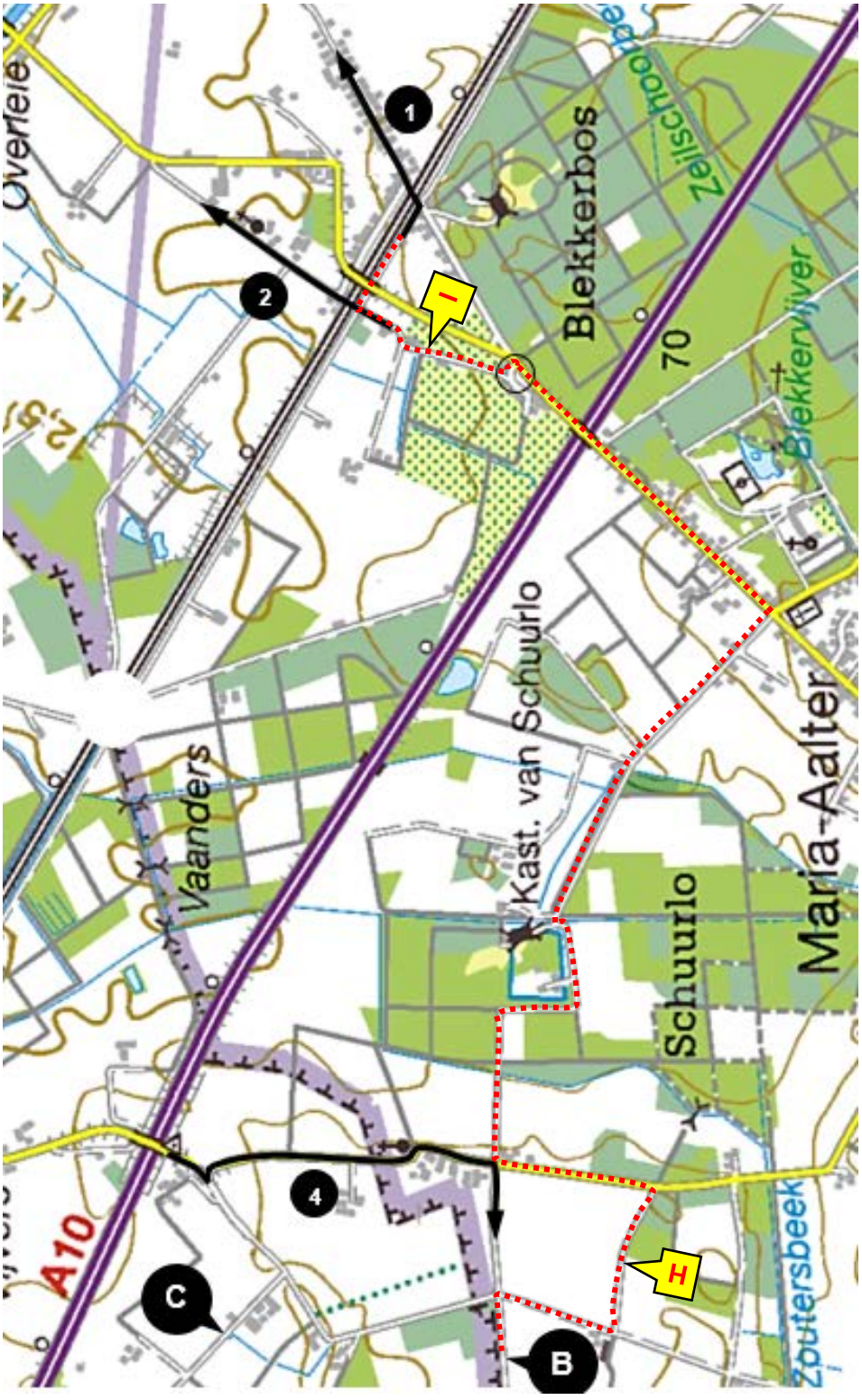
Voorts kende de ingetekende lijn nog 2 langsrijders -(veiligheids)controle D & (veiligheids)controle E- en het kaartfragment werd beëindigd door een eerste geheime tijdcontrole.

Kaart 2 – pijlenrit

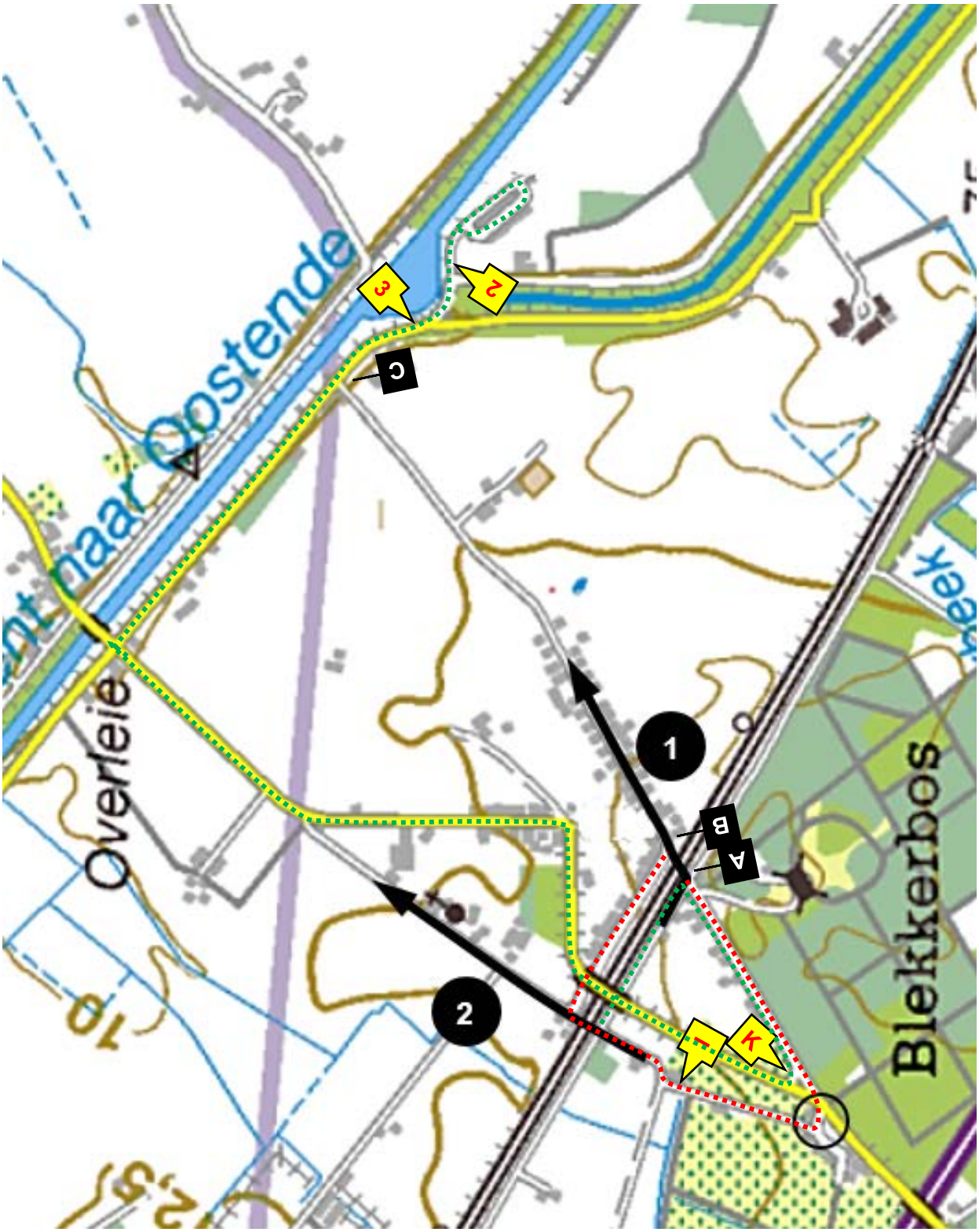
Op het eerste zicht een vrij eenvoudige pijlenrit met slechts enkele keercontroles, maar tijdens het kaartfragment werden de deelnemers geconfronteerd met enkele natuurlijke blokkades en verplichte rijrichtingen die verrassende omrijroutes opleverden. De kaart kende een schaal van 1/20 000 om voor meer duidelijkheid te zorgen tijdens het puzzelen.

B > pijl 1

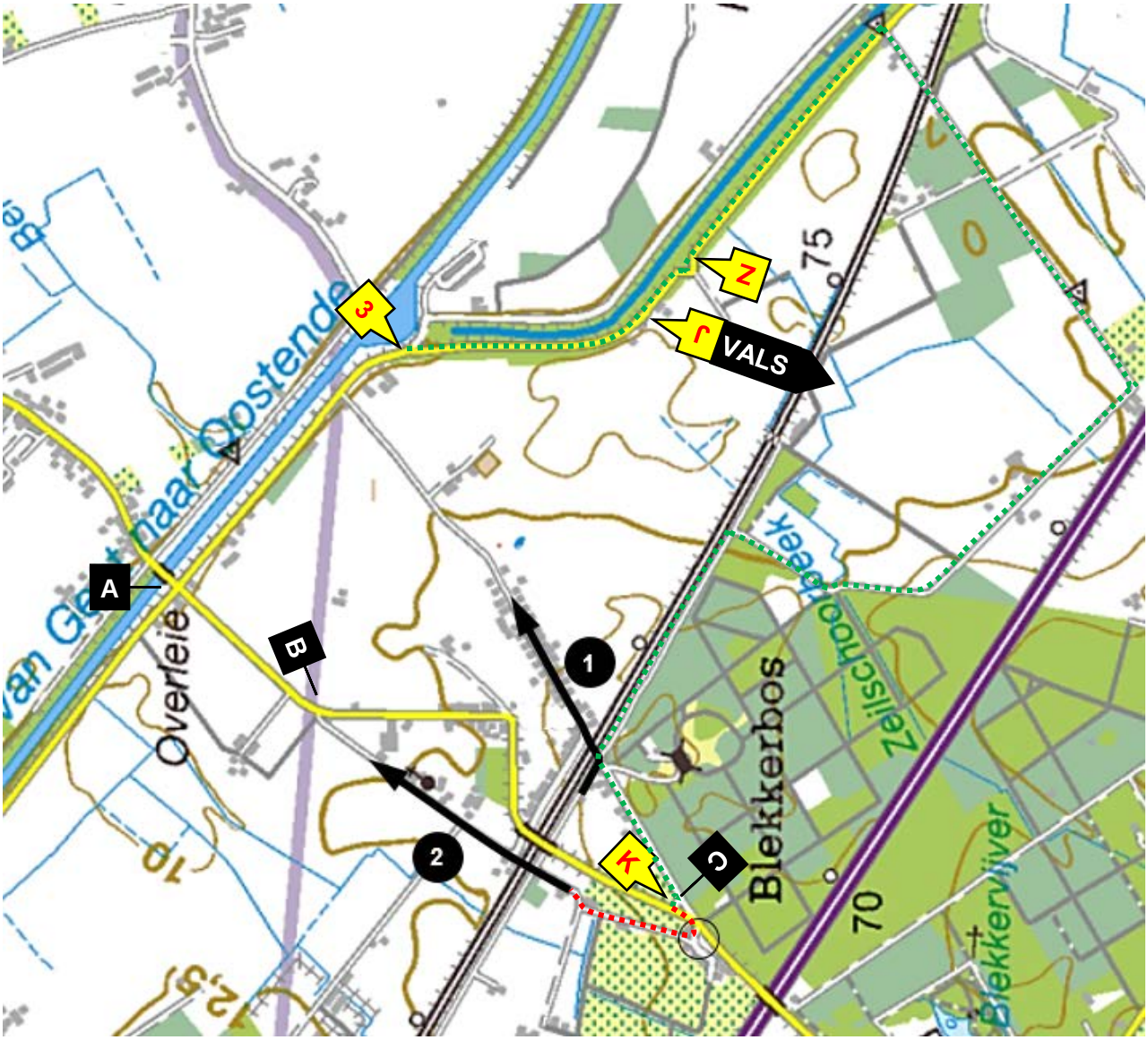
De route vanaf de start van het kaartfragment (punt B) naar pijl 1 zorgde voor weinig problemen. Het leverde controle H (op een zeer leuke gravelweg slingerend tussen de bomen) en controle I op.



Pijl 1

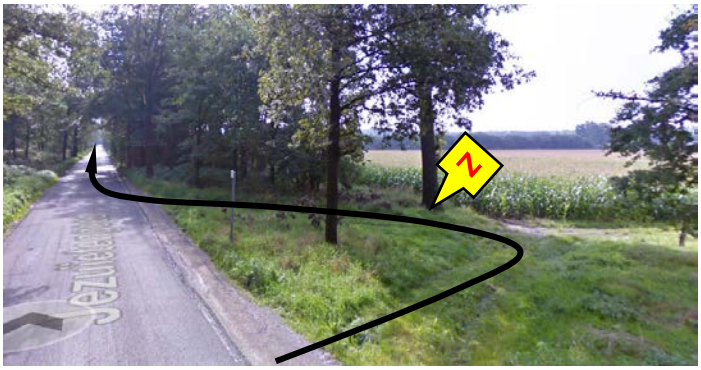


Pijl 1 zorgde voor de eerste natuurlijk blokkade. Bij punt A linksaf lukte niet. Er was echter geen spoorwegovergang. Omrijden via de rode route via controle I volgen als nevenroute om zo weinig mogelijk van je route over te slaan en hervatten bij punt B. Die nevenroute bevatte opnieuw een natuurlijke blokkade (pijl 2). Groene route als omrijroute volgen via controle K (voor het pleintje blijven dit keer; kortste route) om te hervatten bij punt C via de keerlus ter hoogte van keercontrole 2. Net voor het punt van hervatten werd deze route onderbroken door keercontrole 3.



Om keercontrole 3 goed op te lossen moeten we rekening houden met de regels ifv voorkennis om het punt van hervatten correct te bepalen. Hervatten bij punt A was niet mogelijk zonder tegengesteld op een andere pijl te rijden. Hervatten bij punt B was niet mogelijk door de regels ivm voorkennis. De hoofdroute werd nog steeds niet bereden dus je weet dat je via pijl 1 en/of pijl 2 niet over de spoorweg kon. Het punt van hervatten komt dus bij punt C te liggen maar wel opletten bij het driehoekje: zoveel mogelijk van je nevenroute rijden en dus voor het driehoekje nog even rechtsaf via controle K. Daarenboven kende deze omrijroute (groene stippellijn) nog een driehoekje, althans volgens het kaartfragment. In werkelijkheid waren 2 driehoekjes. Goed meten was de boodschap want op het eerste driehoekje was er de valse controle J te vinden maar wie de kaart goed kon lezen diende pas 120 meter na de lange linkse bocht achter het driehoekje te rijden. Daar lag een onverhard (moeilijk zichtbaar) driehoekje met de correcte controle Z. Wellicht het moeilijkste gedeelte uit de wedstrijd. Na het punt van hervatten de route vervolgen tot bij de voet van pijl 2.

Valse controle J



Correcte controle Z

Pijl 2

Eénmaal pijl 2 gestart vervalt al je voorkennis en kom je bij punt A opnieuw voor een natuurlijke blokkade. Punt van hervatten is punt B geworden want gezien je voorkennis vervallen is wil je via een gedeelte van pijl 1 aan de overzijde van de spoorweg geraken. Eénmaal aangekomen bij punt C stel je opnieuw vast (je voorkennis is vervallen) dat er geen spoorwegovergang is en creëer je een omrijroute. Het punt van hervatten wordt wel verlegd naar punt D. Op die nieuwe omrijroute de kortste route rijden, dus voor het driehoekje blijven en controle K noteren. Vanaf punt D de route vervolgen richting pijl 3.

Pijl 3

Op pijl 3 waren opnieuw enkele natuurlijke blokkades, dit keer in de vorm van verplichte rijrichtingen. De eerste verplichte rijrichting (het verkeersbord deed je rechts afslaan terwijl je linksaf wou) ophalen via een keerlus ten noorden van Leopoldsbrug. Deze keerlus werd beloond met keercontrole 4. Keren en de nevenroute vervolgen maar wel opletten want er volgde op die nevenroute opnieuw een verplichte rijrichting naar rechts terwijl je linksaf wou. Opnieuw zoveel mogelijk van je nevenroute willen rijden en dus gaan ophalen via een keerlus, weliswaar niet opnieuw via de keerlus ten noorden van Leopoldsbrug (je hebt immers nog voorkennis!), maar wel via de keerlus onder St-Joris. Hier volgde keercontrole 5.

De rest van het kaartfragment leverde geen grote moeilijkheden meer op. Tijd om de piloot even te verwennen met een zeer vlot te rijden stukje via leuke boswegen. Wel nog enkele boswegen inrijden via controles L en M en nog achter een driehoekje rijden (op pijl 4) via controle N. Het kaartfragment werd opnieuw beëindigd met een geheime tijdcontrole.

inrit bosweg
richting controle L

inrit bosweg
richting controle M

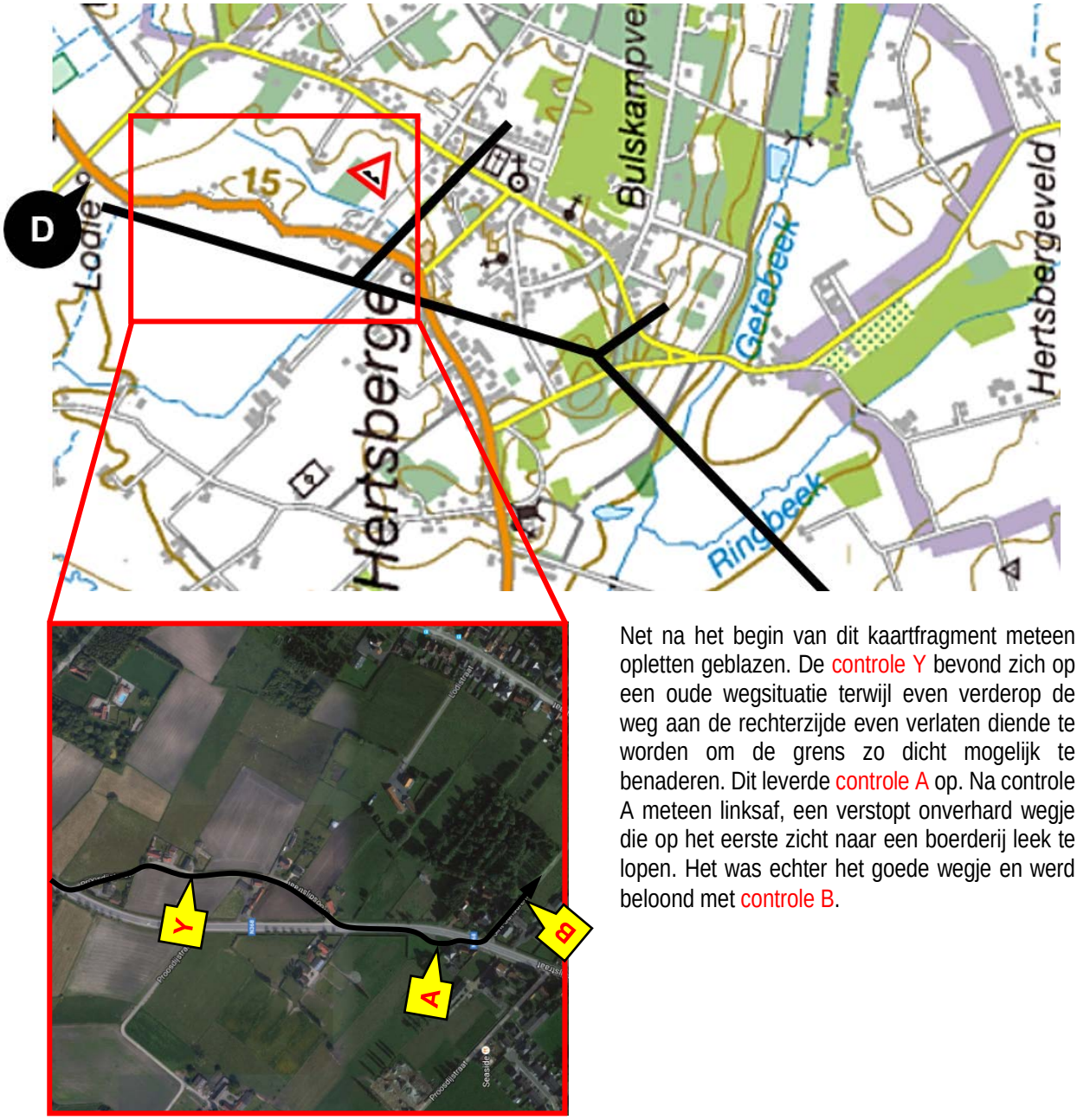
Stage 1

Stage 1 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles P, P en Q op.

Stage 2

Stage 2 leverde een bemande stempelcontrole (waar het parcours uitgereikt werd) en controles R, R en S op.

Kaart 3 – grensbenadering



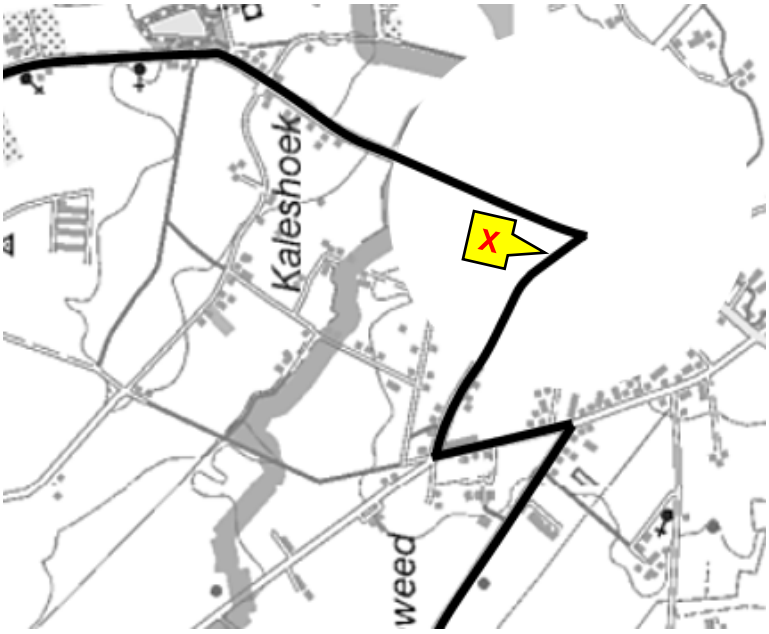
Net na het begin van dit kaartfragment meteen opletten geblazen. De controle Y bevond zich op een oude wegsituatie terwijl even verderop de weg aan de rechterzijde even verlaten diende te worden om de grens zo dicht mogelijk te benaderen. Dit leverde controle A op. Na controle A meteen linksaf, een verstopt onverhard wegje die op het eerste zicht naar een boerderij leek te lopen. Het was echter het goede wegje en werd beloond met controle B.

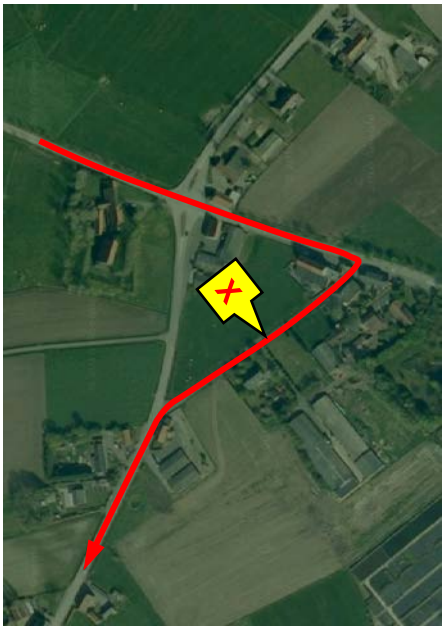
Na controle B de rode route (nevenroute) vervolgen, echter ter hoogte van punt A een ‘verboden voor rit’. Punt van hervatten komt bij punt B te liggen via een omrijroute langsheen (veiligheids)controle C (blauwe stippellijn). Echter, bij punt B kon niet linksaf gegaan worden (weg bestond niet in werkelijkheid). Nieuwe omrijroute creëren (groene stippellijn) om bij punt B de oorspronkelijke nevenroute te vervolgen. Daarna de nevenroute vervolgen via controle D.

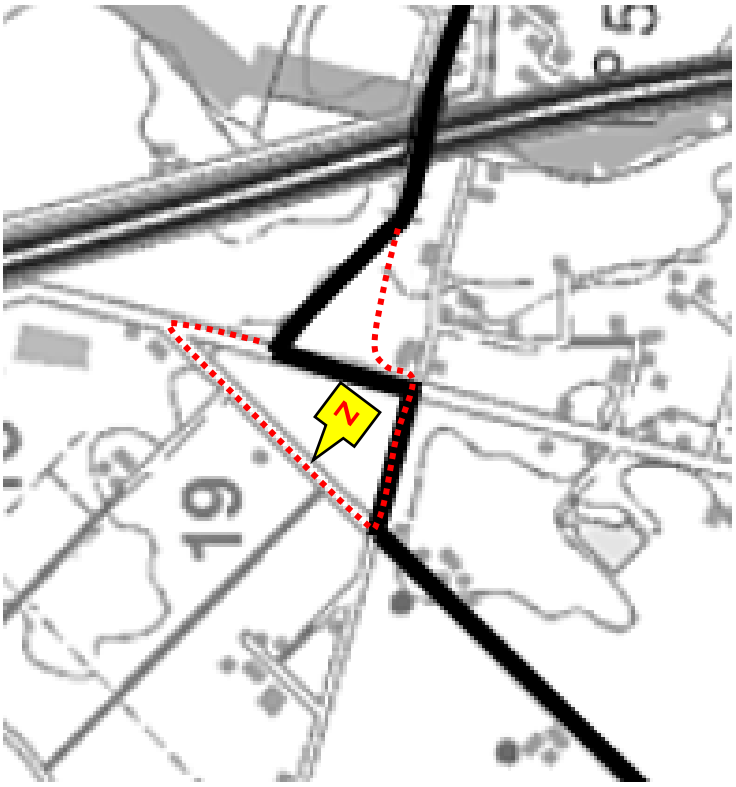
Nadien ter hoogte van punt A nog een keerlusje maken (tegen wijzerzin om de grens zo dicht mogelijk te benaderen). Weliswaar opletten. Opnieuw een natuurlijke blokkade, dit keer onder de vorm van een volle witte lijn. Linksaf bij punt A lukt dus niet. Een omrijroute creëren en ook hier rekening houden met voorkennis. Dus niet een keerlus gaan maken nabij de kerk (je had reeds voorkennis van de ‘verboden voor rit’ en het wegje dat niet bestond) maar wel een keerlus gaan maken via controle D. Daarna bij punt A terug de geplande nevenroute vervolgen. De rest van de grensbenadering leverde geen problemen meer op maar een vlot te rijden parcours via (veiligheids)controle E en F.

Natuurlijke blokkade door volle witte lijn

Kaart 4 – ingetekende lijn







Om af te sluiten nog een ingetekende lijn op een zwart-wit kaartfragment en een klein stukje blinde lijn. Op dat stukje blinde lijn de controle X noteren op een klein wegje zo'n 120 meter verder dan het grote kruispunt. Dat wegje kwam automatisch opnieuw op de grote weg uit.

Net voor het einde nog even opletten bij het oversteken van de brug over de snelweg. Volgens het kaartfragment volgt een bocht naar rechts net na de brug, maar in werkelijkheid loopt de weg rechtdoor. Een vertekening dus en een stukje van je ingetekende lijn gemist. De route gaan ophalen via controle Z.

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART RECREATIE DEEL 1	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 1 :

+ 25' (verbindingstraject)

TC 2 :

GTC 1 00 : 09

+ 45'

TC 3 :

Uw voorziene starttijd :

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

B / A (vals)	C	GTC 1	D		E
Z (vals)					

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART TOERISME DEEL 1	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 1	:	Uw voorziene starttijd	:
	+ 25' (verbindingstraject)		
TC 2	:		
GTC 1	00 : 09	+ 65'	
TC 3	:		

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	C	GTC 1	D	F	
	E		H / E of F (vals)	E	Z (vals)

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART SPORT DEEL 1	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 1	:	Uw voorziene starttijd	:
	+ 25' (verbindingstraject)		
TC 2	:		
GTC 1	00 : 11	+ 64'	
TC 3	:		

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

1	B	2		4	5
D	6	E	G		F / 6 en G (vals)
X	7	9	H	8	Z (vals)

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART RECREATIE DEEL 2	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:
	+ 25' (verbindingstraject)
TC 5	:
GTC 2	00 : 28
GTC 3	01 : 25
	+ ??' (25 km/u)
GTC 4	01 : 52
TC 6	02 : 39

Uw voorziene starttijd :

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A / B (vals)	C	D	E	Y	GTC 2
H	Z / J (vals)	K	L	M	N
GTC 3		P	P	Q	
R	R	S	A	B	GTC 4
C	D	E	F	Z	

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART TOERISME DEEL 2	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:		
		+ 25' (verbindingstraject)	
TC 5	:		
GTC 2	00 : 29		
GTC 3	01 : 27	+ ??' (25 km/u)	
GTC 4	01 : 54		
TC 6	02 : 41		

Uw voorziene starttijd :

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

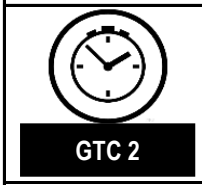
B / A (vals)	C	D	X	E	Y
GTC 2	H	K	Z / J (vals)	K	L
M	N	GTC 3		P	P
Q		R	R	S	Y
A	B	GTC 4	C	D	E
F	Z		X		

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART SPORT DEEL 2	startnummer

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:	Uw voorziene starttijd	:
	+ 25' (verbindingstraject)		
TC 5	:		
GTC 2	00 : 27		
GTC 3	01 : 36		
	+ ??' (25 km/u)		
TC 6	02 : 51		

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	C	D	X	E	Y
	H	I	I	K	2
3	Z / J (vals)	K	I	K	4
5 / 4 (vals)	L	M	N		
P	P	Q		R	R

ZIE OMMEZIJDE

Garnalenrit 2016	CONTROLEKAART SPORT DEEL 2	startnummer

VERVOLG

S	Y	A	B	C	D
D	E	F	X	Z	