

GARNALENRIT 2018

UITLEGBOEK

Dit document werd met zorg opgemaakt op 25 september en aan een laatste controle onderworpen op 22 oktober.
Enige afwijking van de ideale kaarten opgenomen in dit boek is mogelijk door verdwenen controlebordjes, vervangen controlebordjes of geannuleerde controles tijdens de wedstrijd dag. Voor aanpassingen verwijzen we u door naar het officiële uithangbord tijdens de wedstrijd dag of via bulletins bijgevoegd aan dit document.

Ontwerp:
Bjorn Vanoverschelde

Ideale rijtijden

Interactieve kaart

Recreatie deel 1

Toerisme deel 1

Sport deel 1

Recreatie deel 2

Toerisme deel 2

Sport deel 2

BIJLAGE

Ideale kaarten

IDEALE KAARTEN

BELANGRIJK: dit uitlegboek geeft een overzicht van de belangrijkste (lees, meest moeilijk te vinden) controles. Een overzicht van alle controleborden zijn te vinden op de ideale kaarten achteraan dit document.

IDEALE RIJTIJDEN

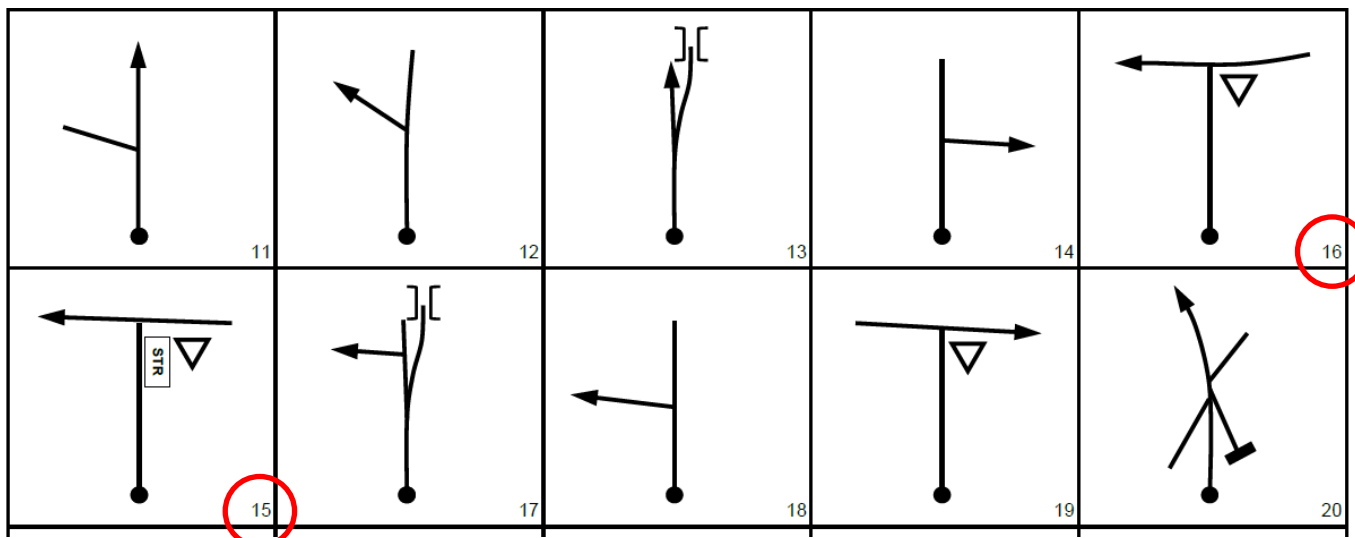
Op de ideale kaarten (achteraan dit document) zijn eveneens alle ideale rijtijden van elke (geheime) tijdcontrole terug te vinden.

INTERACTIEVE KAART

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

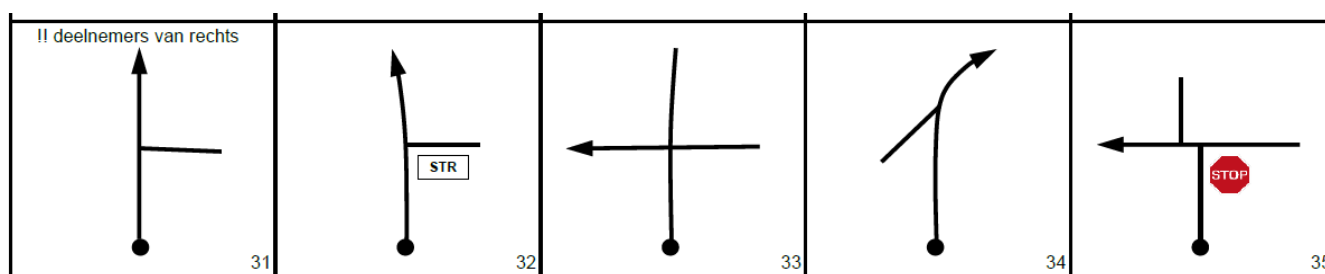
[OPEN DE INTERACTIEVE KAART](#)

Pagina 1, situatie 15 & 16



Situatienummers 15 & 16 waren omgewisseld. Eerst situatie 15 uitvoeren en straatnaam (VRI) noteren en dan pas situatie 16 uitvoeren. Wie eerst situatie 16 uitvoerde en daarna pas situatie 15 reed dezelfde route maar noteerde de foutieve straatnaam (TOR).

Pagina 1, situatie 32

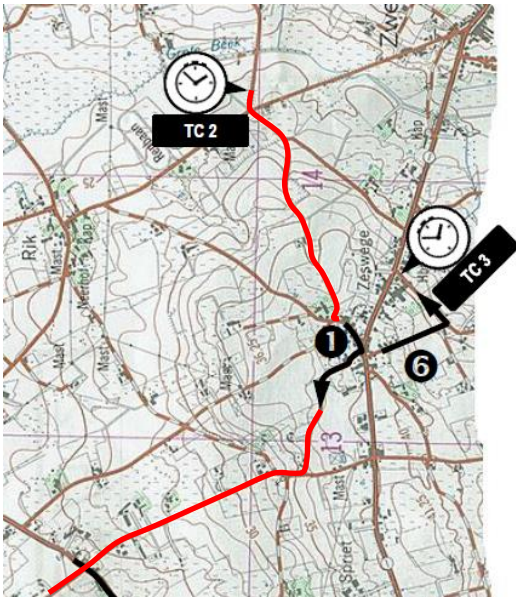


De straatnaam noteren bij situatie 32 is minder eenvoudig dan het leek. Het wegje was verstopt tussen 2 huizen en net na het wegje was meteen een bemande stempelcontrole die de deelnemers 'lokte'. Je niet laten verleiden hiervoor en het wegje opmerken zodat je de straatnaam (KWA) kan noteren. Wie toch meteen de stempelcontrole binnen reed en het zijwegje niet opmerkte, kreeg van de controleur een boodschap 'ga verder met situatie 33'.

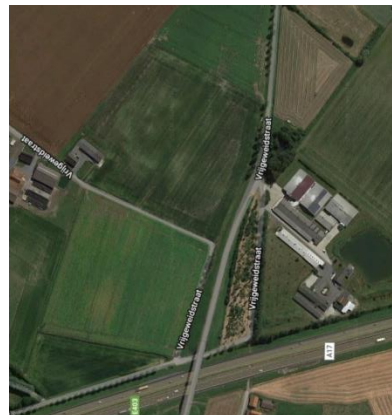
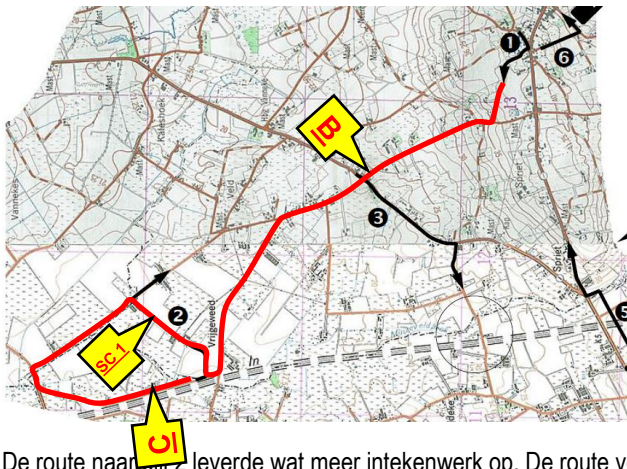


KLASSE TOERISME

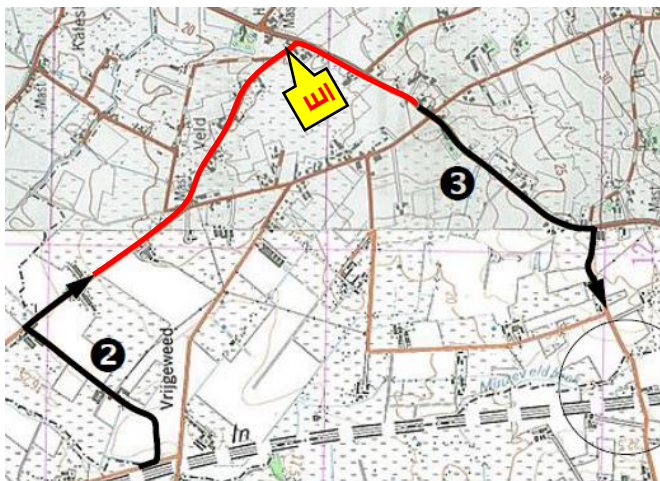
DEEL 1



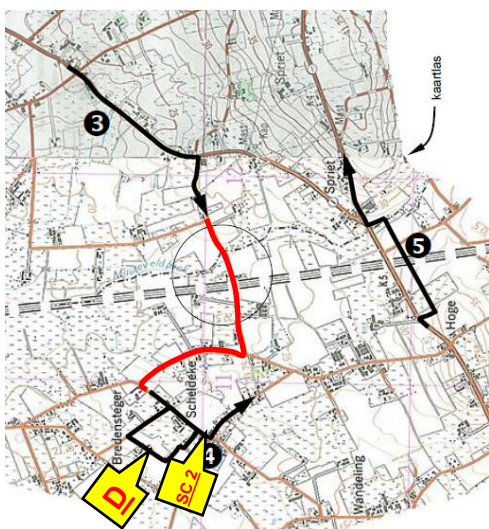
Deel 1 werd verreden op een kaart uit 1978. De route naar pijl 1 was eenvoudig in te tekenen, de route op pijl 1 leverde meteen een oud wegje op. Je niet laten verleiden om de nieuwe woonwijk in te rijden (stond niet op de kaart) maar wel het oude kasseiwegje in te rijden (verstopt voor de struiken). Het leverde de eerste controleletter van de wedstrijd op (controle A). Even verder volgde meteen een eerste geheime tijdcontrole, kwestie van de snelle beslissers meteen te belonen.



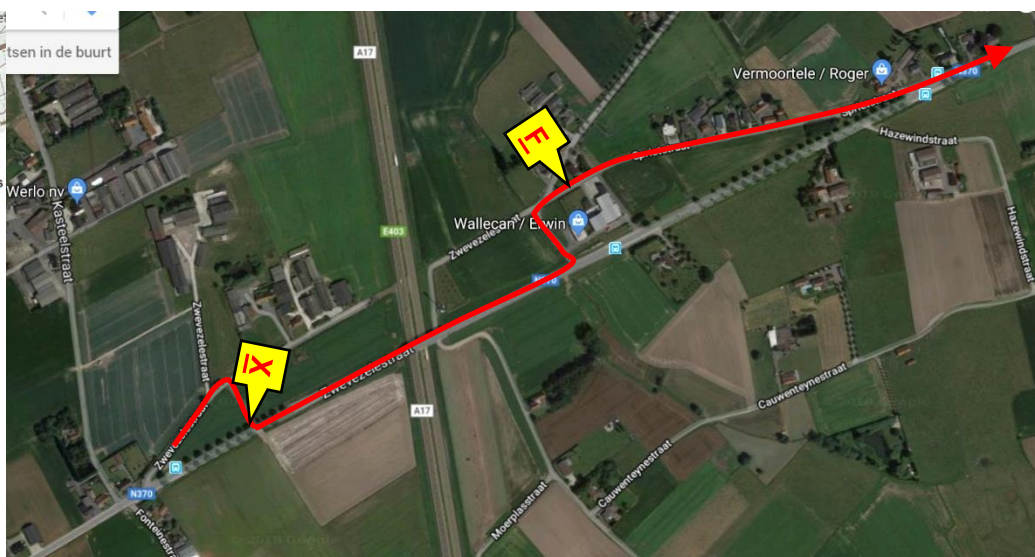
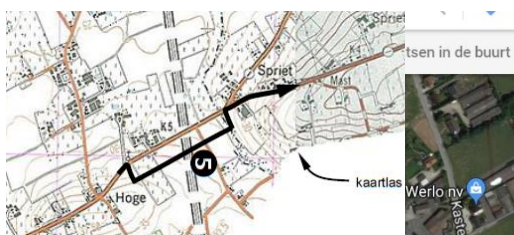
De route naar pijl 2 leverde wat meer intekenwerk op. De route verliep langs (veiligheids)controle B, stempelcontrole 1 (die gevonden werd na een passage waarbij de nieuwe brug niet op de kaart stond) en controle C.



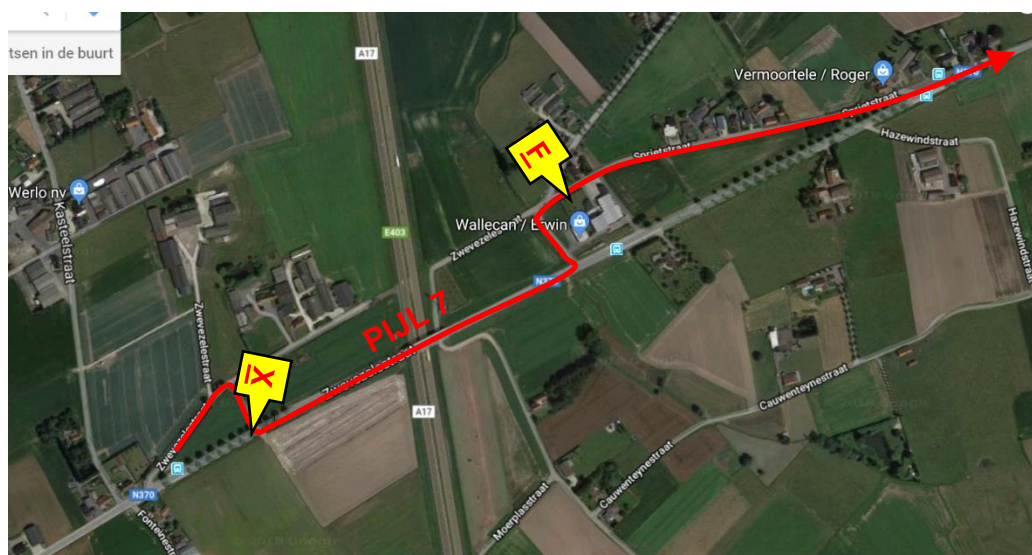
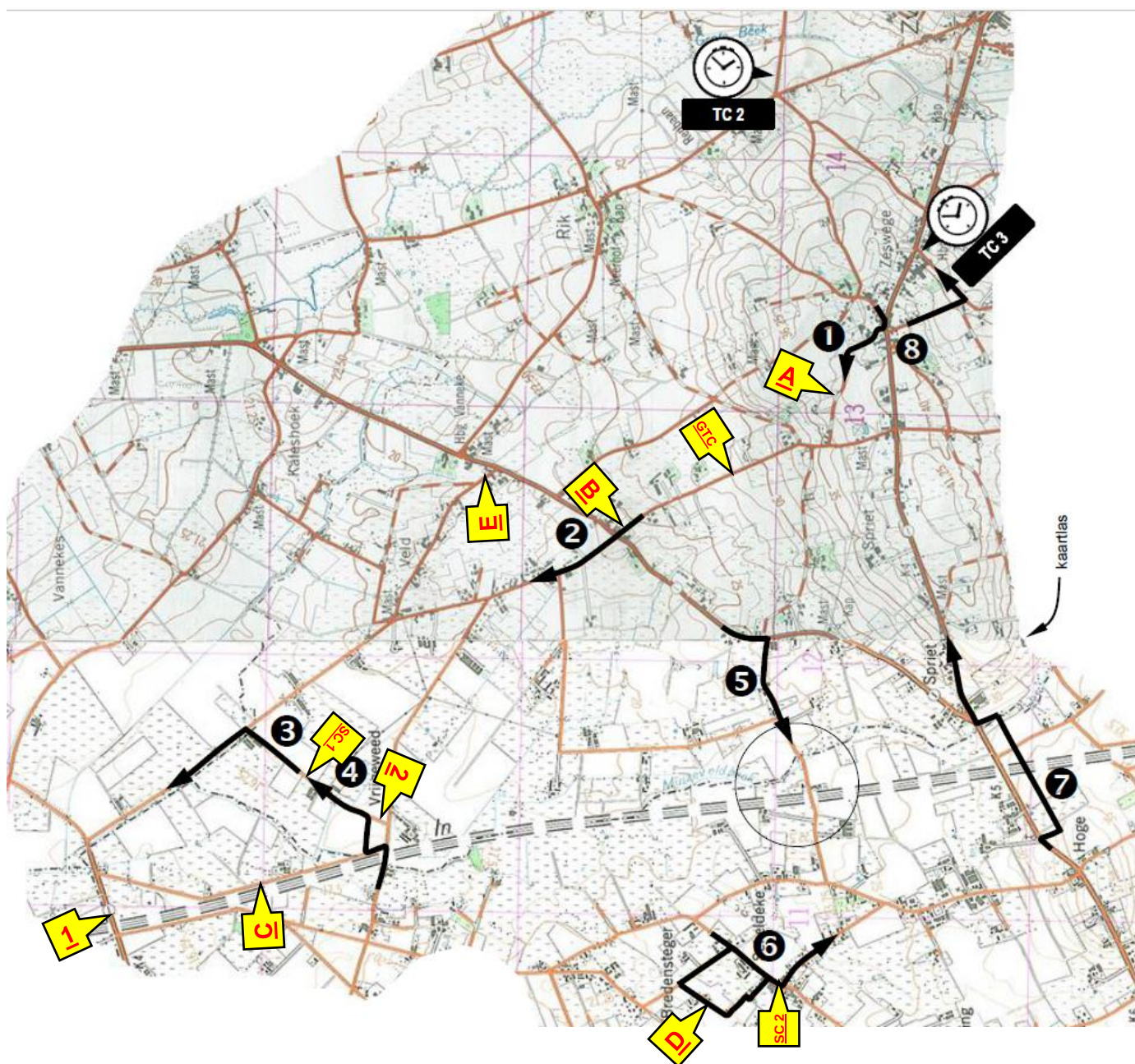
De route van pijl 2 naar pijl 3 uittekenen was eenvoudig, maar wel opletten om de oude kaartwegen te volgen. Controle E stond opgesteld op de oude weg.



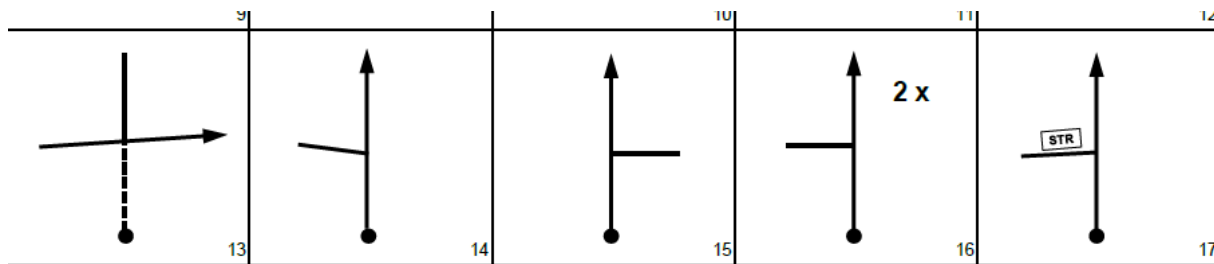
Ook de route tussen pijl 3 en pijl 4 was eenvoudig. Opletten echter bij pijl 4. De rijrichting van de volledige lus bepalen was kinderspel, de juiste weg vinden was daarentegen minder evident. Stempelcontrole 2 (SC 2) stond immers net voorbij een verstopt wegje. Wie het wegje niet opmerkte deed meteen de stempelcontrole aan en werd verder op weg geholpen met een hulpkartje. Het zorgde er wel voor dat controle D gemist werd.



Nog meer oude wegen ter hoogte van pijl 5. De juiste route rijden was perfect mogelijk en bracht je langs controle X en controle F.

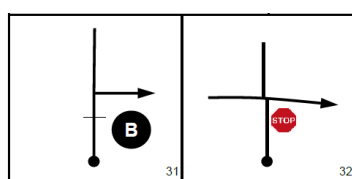


Pagina 1, situatie 14 tem 17



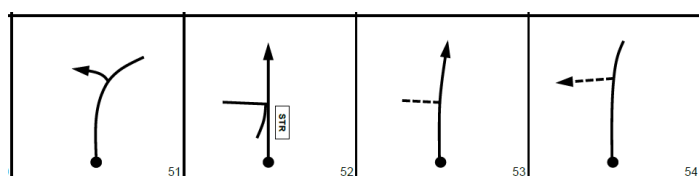
Meteen de bossen in tijdens etappe 2 en meteen goed opletten bij situatie 17. Daar werd de straatnaam gevraagd maar om de juiste weg te kunnen lokaliseren was het reeds opletten vanaf situatie 14. De situaties volgen immers snel op elkaar en het was goed tellen om de 4^{de} links asfaltweg te lokaliseren. Wie dacht de vierde zijweg gevonden te hebben, diende vast te stellen dat die vierde zijweg geen asfaltweg was. Nog even verder rijden dus om de vierde asfaltweg te vinden en HOE te noteren als correcte straatnaam. DEN was bijgevolg vals.

Pagina 2, einde kaart



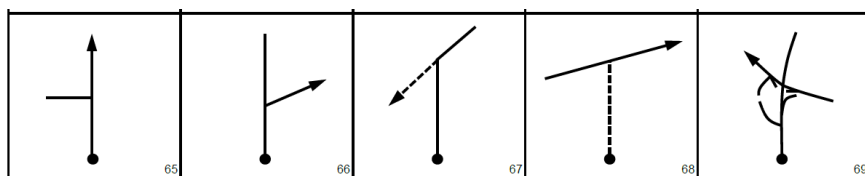
Op het einde van het eerste kaartfragment was het opnieuw even opletten. De finish van de kaart (punt B) was zo'n 120 meter na de brug. 40 meter na de brug lag reeds een zijweg. De groene route op bovenstaande kaart was de goede route en werd beloond met (veiligheids)controle G. Wie de eerste weg inreed noteerde valse (veiligheids)controle H maar kwam automatisch op de goede route terecht.

Pagina 3, situatie 52



Opletten bij situatie 52 waar je opnieuw een straatnaam moest noteren. Je had nog maar net de hoofdweg verlaten (situatie 51) en situatie 52 volgde reeds. Wie het kleine zijwegje niet meteen zag kreeg even verder bij de stempelcontrole een opdracht 'ga verder met situatie 53' en had bijgevolg de straatnaam (BEE) niet op zijn controlekaart staan.

Pagina 4, situatie 70

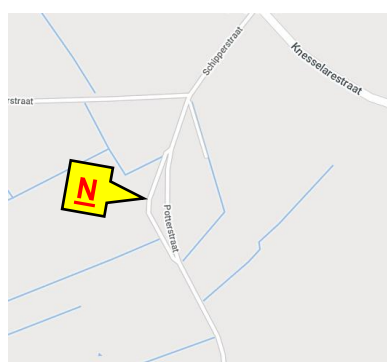
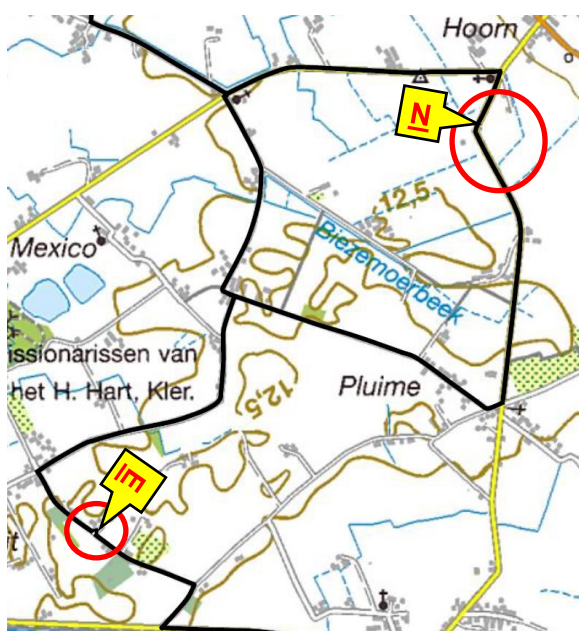


Garnalenrit 2018		RECREATIE					pagina		4	
		DEEL 2								
	70		71		72		73		74	



Snel reageren was opnieuw de sleutel tot succes bij situatie 70. De situatie volgde net als eerste situatie op een nieuw blad en volgde immers 50 meter na de complexere bol-pijl situatie 69 op het voorgaand blad. Wie snel reageerde bemerkte het wegje dus 50 meter na de grotere kruising en noteerde de juiste straatnaam GRO. Wie dit wegje niet opmerkte kwam even verder een linkse weg tegen met straatnaam NFO die bijgevolg vals was.

Pagina 5, kaartlezen



Op pagina 5 & 6 volgden twee kaartleesproeven bezaaid met behoorlijk wat tijdcontroles om de tijdsdruk wat op te voeren en teams door die tijdsdruk sneller in de 'val' te lokken. Twee moeilijkheden waren verwerkt op het kaartleestraject op pagina 5. De eerste moeilijkheid kwam er

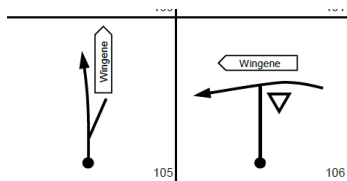
ten zuiden van 'Hoorn' met een "oude" weg waarbij de hoofdweg weggegomd werd op de kaart. De juiste route was het oude kasseiweggetje en leverde controle N op. Voorts nog even opletten ter hoogte van de tweede cirkel op bovenstaande kaart waar een klein driehoekje was. Het leverde controle E op.

Pagina 6, kaartlezen



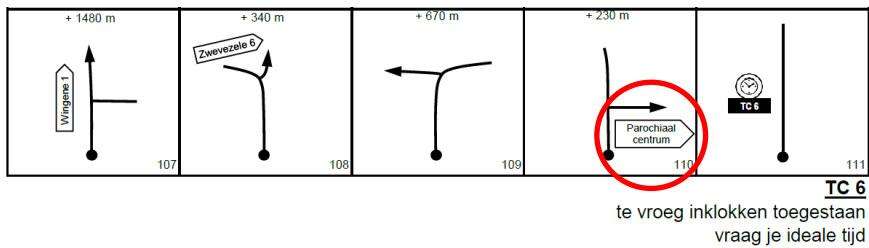
Het kaartleestraject op pagina 6 bestond uit 3 kleine kaartjes die je zelf aan elkaar moest 'plakken'. Bemerkt dat het tweede kaartje 180° werd gedraaid. In dat tweede kleine kaartje waren ook de twee moeilijkheden te vinden. Twee kleine driehoekjes waar achterdoor gereden moest worden. Het leverde controle L en U op.

Pagina 7, situatie 105

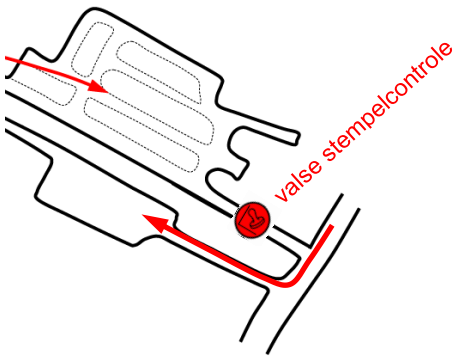


Het einde van het roadbook leek een stukje verbinding op weg richting finishlocatie maar het was opletten tot het einde. Nota 105 kondigde een splitsing links aan richting Wingene. Bij de eerste splitsing die je tegenkwam stond echter geen richtingsbord. Doorrijden dus tot de volgende splitsing, 100 meter verder. Daar kon de nota uitgevoerd worden zoals in het roadbook. Wie de foute route reed, kwam automatisch op de goede route terecht. Wie de goede route reed werd beloond met controle Z.

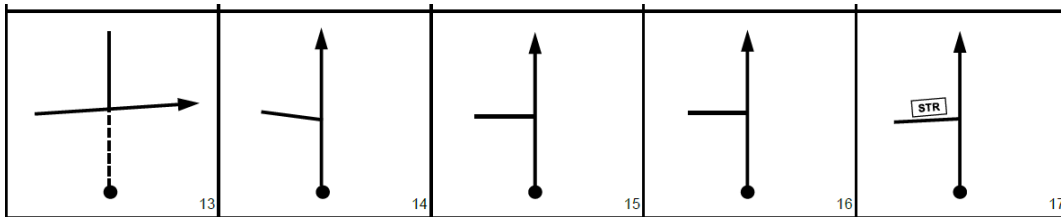
Pagina 7, situatie 110



Bij situatie 110 diende je rechtsaf te gaan richting Parochiaal centrum. Wie de eerste afslag nam, net zoals bij aankomst voor het wagenpark & na deel 1, kwam bij de valse stempelcontrole terecht. De eerste afslag had namelijk niet het verkeersbord (richtingswijzer) 'Parochiaal centrum' maar 'bibliotheek'. Het tweede wegje echter wel. De bemande stempelcontrole in het eerste wegje was bijgevolg vals.

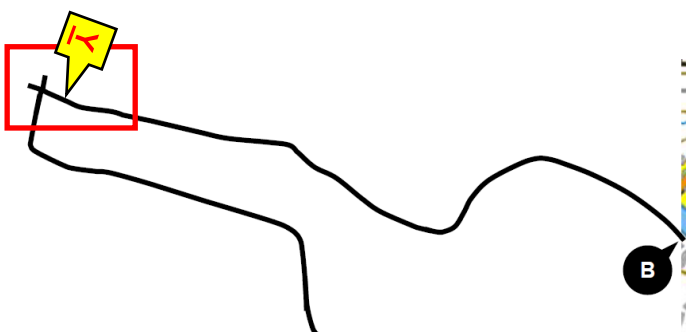


Pagina 1, situatie 14 tem 17

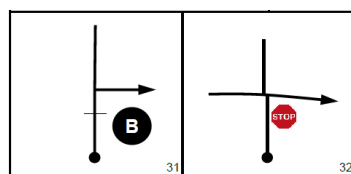
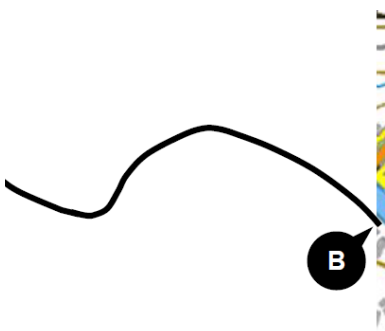


Meteen de bossen in tijdens etappe 2 en meteen goed opletten bij situatie 17. Daar werd de straatnaam gevraagd maar om de juiste weg te kunnen lokaliseren was het reeds opletten vanaf situatie 14. De situaties volgen immers snel op elkaar en het was goed tellen om de 4^{de} links asfaltweg te lokaliseren. Wie dacht de vierde zijweg gevonden te hebben, diende vast te stellen dat die vierde zijweg geen asfaltweg was. Nog even verder rijden dus om de vierde asfaltweg te vinden en HOE te noteren als correcte straatnaam. DEN was bijgevolg vals.

Pagina 2, blinde lijn

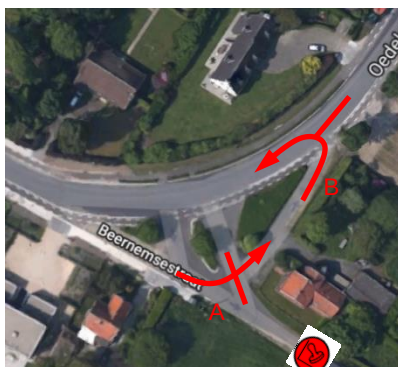
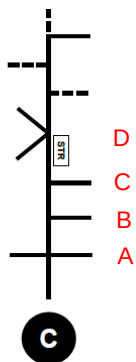


Een moeilijke controle was controle Y. De kruising rechts lag 50 meter na het eerste kruispunt. Het bord 'doodlopende weg' deed je twijfelen, maar een klein zandwegje langs de oever van de vaart deed je het oude wegje rijden en bij controle Y komen.



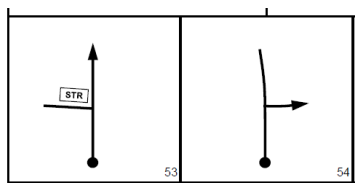
Op het einde van de blinde lijn was het opnieuw even opletten. Goed meten was de boodschap om het eindpunt van de blinde lijn correct te lokaliseren en bol-pijl opdracht 31 op de juiste plaats uit te voeren. De groene route op bovenstaande kaart was de goede route en werd beloond met controle G. Wie de eerste weg inreed noteerde de valse controle H maar kwam automatisch op de goede route terecht.

Pagina 3, visgraat



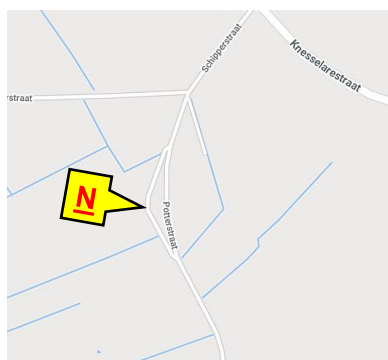
Opletten bij de start van de visgraat. De eerste opdrachten (A) (B) (C) en (D) van de visgraat volgden immers zéér snel na bol-pijl situatie 51 (links afslaan). Daarenboven stond een bemande stempelcontrole de foutrijders op te wachten. Wie wel juist reed, kon bij situatie (D) nog de straatnaam BEE noteren alvorens de stempelcontrole binnen te rijden. Bij de stempelcontrole werd een herstelopdracht overhandigd. Het vervolg van de visgraat was vooral een kwestie van verharde boswegen van onverharde boswegen van elkaar te onderscheiden.

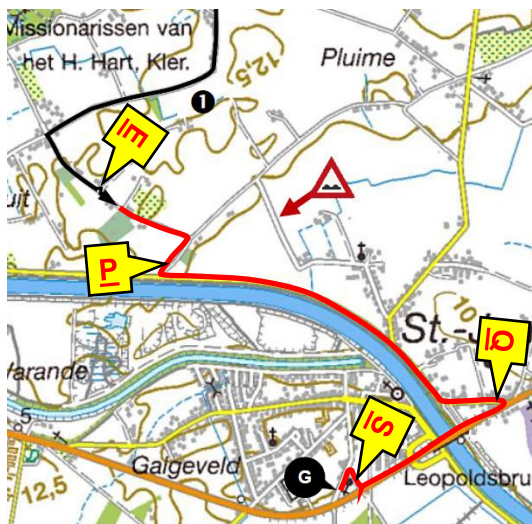
Pagina 4, situatie 53



Snel reageren was opnieuw de sleutel tot succes bij de overgang van de visgraat naar bol-pijl situatie 53. De situatie volgde net als eerste situatie op een nieuw blad en volgde immers 50 meter na het einde van de visgraat op het voorgaand blad. Wie snel reageerde bemerkte het wegje dus 50 meter na de grotere kruising en noteerde de juiste straatnaam GRO. Wie dit wegje niet opmerkte kwam even verder een linkse weg tegen met straatnaam NFO die bijgevolg vals was.

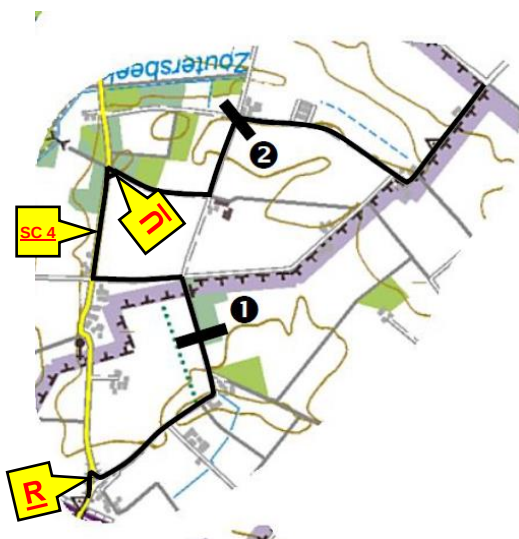
Pagina 5, pijlenrit





Op pagina 5, 6 & 7 volgden drie kaartleesproeven bezaaid met behoorlijk wat tijdcontroles om de tijdsdruk wat op te voeren en teams door die tijdsdruk sneller in de 'val' te lokken. Twee moeilijkheden waren verwerkt op het kaartleestraject op pagina 5. De route naar pijl 1 uittekenen was heel eenvoudig, maar wel opletten om de oude weg ten zuiden van 'Hoorn' op te merken. De hoofdweg was immers weggegomd. De juiste route was het oude kasseiweggetje en leverde controle N op. Voorts nog even opletten net voor het einde van pijl 1 waar een klein driehoekje was. Het leverde controle E op. De kortste route uittekenen naar het einde van het kaartleestraject vereiste wat extra aandacht. Je niet laten afleiden door het 'CASSIS-teken' op de foute route leverde de goede controle P op. Voorts volgde nog de (veiligheids)controle Q en controle S in het kleine boswegje net voor het einde van het kaartleestraject.

Pagina 6, ingetekende lijn met blokkades

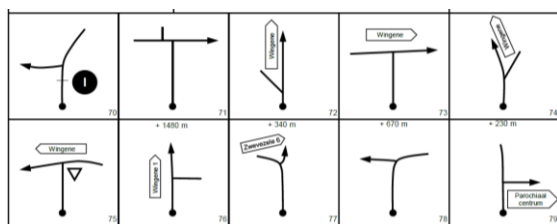


Het kaartleestraject op pagina 6 bestond uit 3 kleine kaartjes die je zelf aan elkaar moest 'plakken'. Bemerkt dat het tweede kaartje 180° werd gedraaid. In dat tweede kleine kaartje waren ook de twee blokkades en twee driehoekjes te vinden. Bij aanvang van het kaartje een eerste keer langs controle R. Zo veel mogelijk van je ingetekende lijn rijden alvorens je de blokkade wil omzeilen leverde een tweede keer controle R op. Daarna richting stempelcontrole SC 4 via controle U (richting van het driehoekje vooraf te bepalen) om in te pikken na blokkade 1. Daarna de ingetekende lijn vervolgen richting opnieuw stempelcontrole SC 4. Na de stempelcontrole het driehoekje volledig berijden leverde U – U op. Blokkade 2 omzeilen leverde geen controles op. De juiste controles waren dus: R – R – SC4 – U – SC 4 – U – U

Pagina 7, grensbenadering

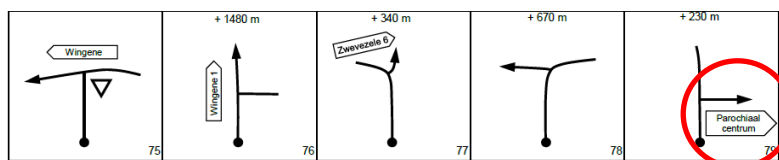
Een eenvoudige grensbenadering, maar wel opnieuw een afwisseling qua kaartleessysteem. Enkele mooie boswegen lieten je nog langs controle W en X komen.

Pagina 8, situatie 74

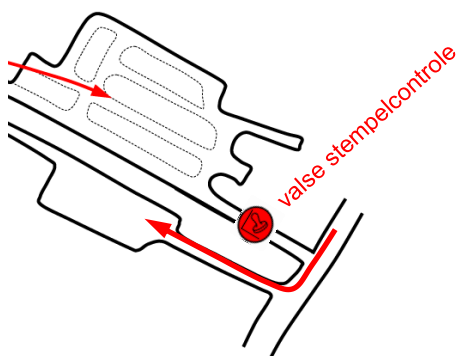


Het einde van het roadbook leek een stukje verbinding op weg richting finishlocatie maar het was opletten tot het einde. Nota 74 kondigde een splitsing links aan richting Wingene. Bij de eerste splitsing die je tegenkwam stond echter geen richtingsbord. Doorrijden dus tot de volgende splitsing, 100 meter verder. Daar kon de nota uitgevoerd worden zoals in het roadbook. Wie de foute route reed, kwam automatisch op de goede route terecht. Wie de goede route reed werd beloond met controle Z.

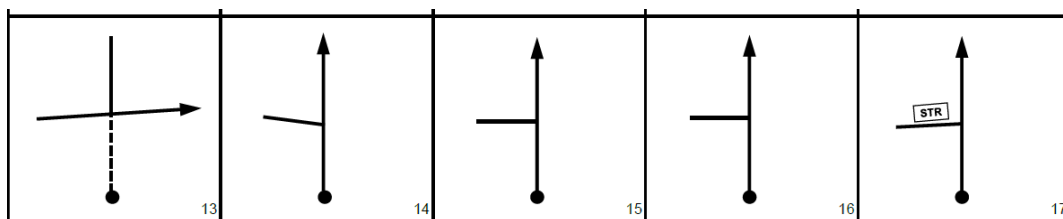
Pagina 8, situatie 79



Het einde van het roadbook leek een stukje verbinding op weg richting finishlocatie maar het was opletten tot het einde. Bij situatie 79 diende je rechtsaf te gaan richting Parochiaal centrum. Wie de eerste afslag nam, net zoals bij aankomst voor het wagenpark & na deel 1, kwam bij de valse stempelcontrole terecht. De eerste afslag had namelijk niet het verkeersbord (richtingswijzer) 'Parochiaal centrum' maar 'bibliotheek'. Het tweede wegje echter wel. De bemande stempelcontrole in het eerste wegje was bijgevolg vals.

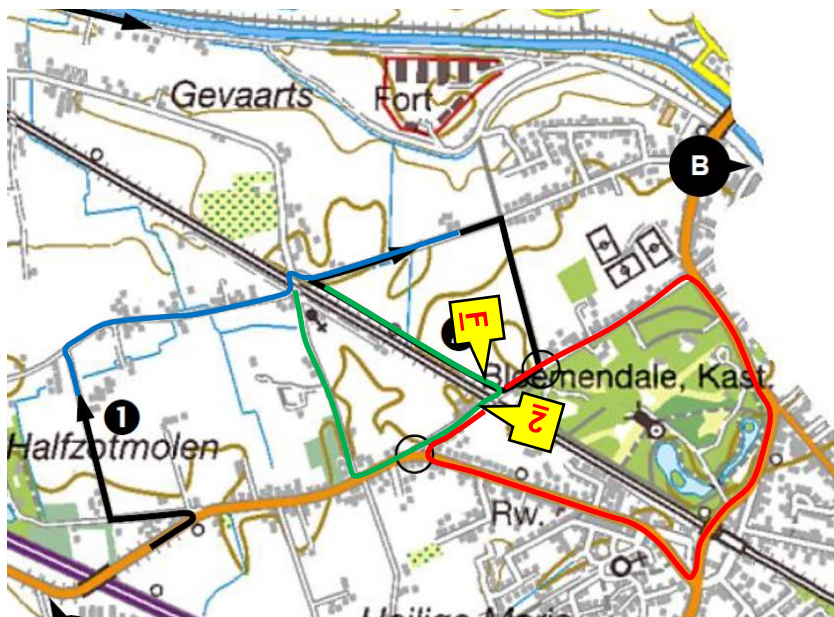


Pagina 1, situatie 14 tem 17

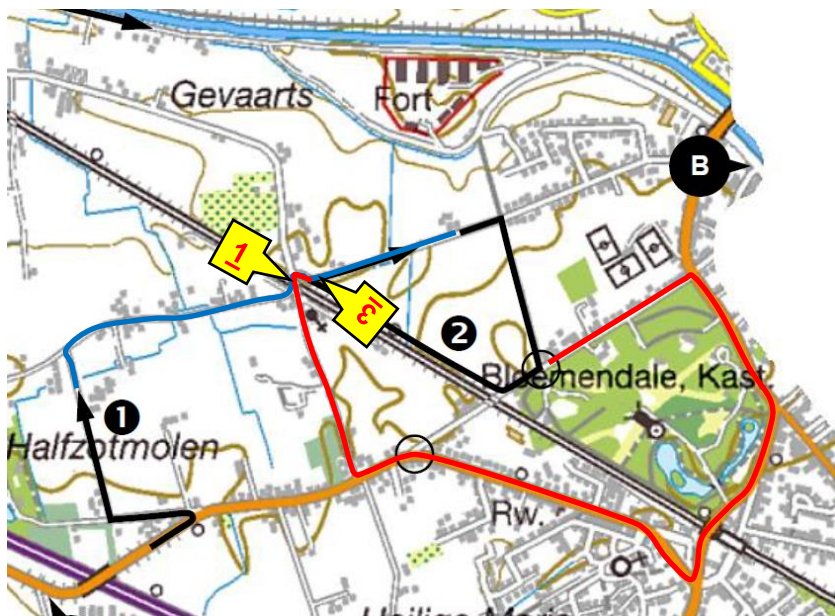


Meteen de bossen in tijdens etappe 2 en meteen goed opletten bij situatie 17. Daar werd de straatnaam gevraagd maar om de juiste weg te kunnen lokaliseren was het reeds opletten vanaf situatie 14. De situaties volgen immers snel op elkaar en het was goed tellen om de 4^{de} links asfaltweg te lokaliseren. Wie dacht de vierde zijweg gevonden te hebben, diende vast te stellen dat die vierde zijweg geen asfaltweg was. Nog even verder rijden dus om de vierde asfaltweg te vinden en HOE te noteren als correcte straatnaam. DEN was bijgevolg vals.

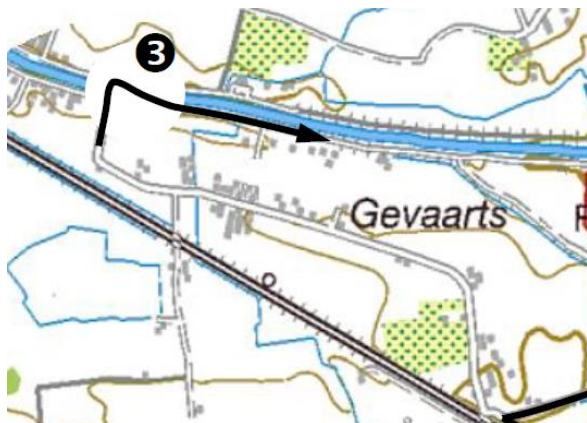
Pagina 2, pijlenrit



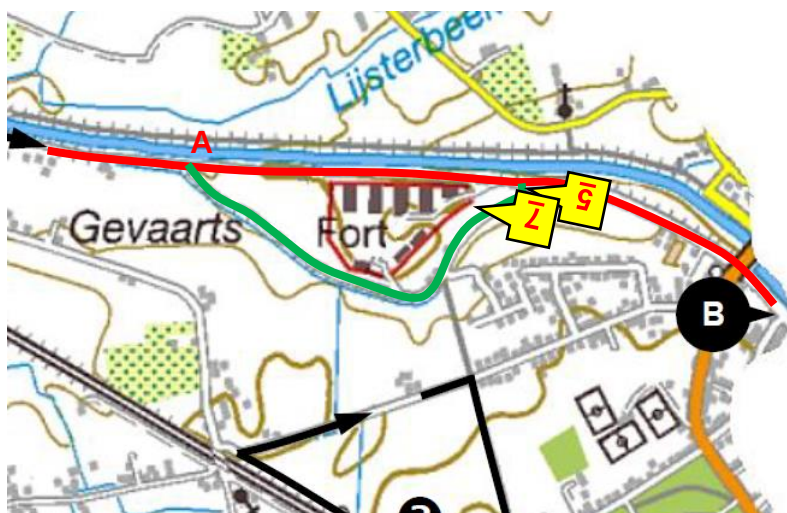
De nevenroute tussen pijl 1 & 2 (blauwe route) is eenvoudig in te tekenen door de spoorweg te kruisen. Echter, de spoorwegovergang is afgesloten. Het leverde een omrijroute (groene route) op via de spoorwegovergang ten zuiden van 'Bloemendale'. Ook deze spoorwegovergang is afgesloten (keercontrole 2). Een nieuwe omrijroute construeren (rode route) was eenvoudig maar wel opletten bij het afrijden. De nieuwe brug bij het punt van hervatten stond niet op de kaart. De oude weg onder de nieuwe brug gebruiken leverde controle F onder die brug op.



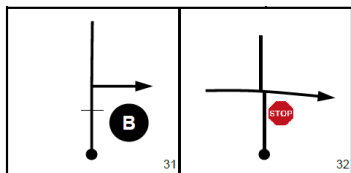
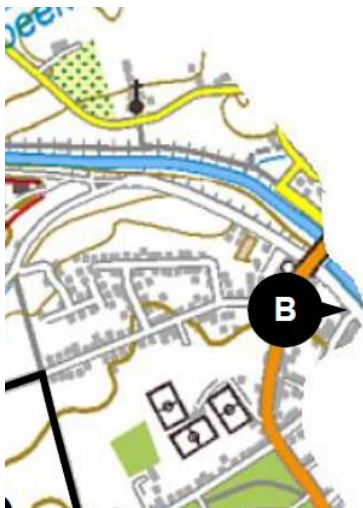
De nevenroute werd een tweede keer onderbroken door keercontrol 3. Niet vergeten de route zoveel mogelijk op te halen ter hoogte van 'Bloemendale'. Ook al weet je dat de spoorwegovergang in werkelijkheid niet meer bestaat, dien je proberen de rode route te rijden. Die wordt echter meteen onderbroken bij de spoorwegovergang maar levert keercontrol 1 op.



Ter hoogte van pijl 3 een stukje blinde lijn. De kruising rechts lag 50 meter na het eerste kruispunt. Het bord 'doodlopende weg' deed je twijfelen, maar een klein zandwegje langs de oever van de vaart deed je het oude wegje rijden en bij control 5 komen.

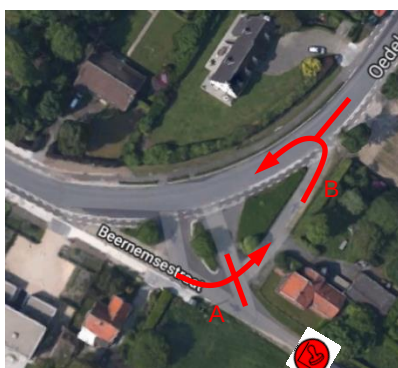
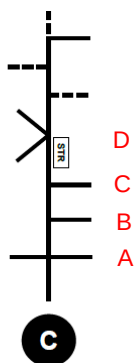


Richting finish van het kaartleestraject nog het bord 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer' opmerken (bij punt A). Die onderbreekt de route. Zoveel mogelijk ophalen via keercontrol 5. Keercontrol 7 kwam 100 meter te vroeg en was bijgevolg vals.



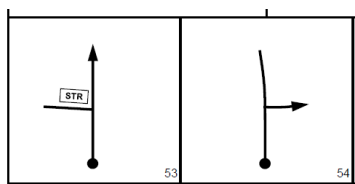
Bij de finish van het kaartleestraject was het opnieuw even opletten. Goed meten was de boodschap om het eindpunt van de blinde lijn correct te lokaliseren en bol-pijl opdracht 31 op de juiste plaats uit te voeren. De groene route op bovenstaande kaart was de goede route en werd beloond met controle G. Wie de eerste weg inreed noteerde de valse controle H maar kwam automatisch op de goede route terecht.

Pagina 3, visgraat



Opletten bij de start van de visgraat. De eerste opdrachten (A) (B) (C) en (D) van de visgraat volgden immers zéér snel na bol-pijl situatie 51 (links afslaan). Daarenboven stond een bemande stempelcontrole de fouterijders op te wachten. Wie wel juist reed, kon bij situatie (D) nog de straatnaam BEE noteren alvorens de stempelcontrole binnen te rijden. Bij de stempelcontrole werd een herstelopdracht overhandigd. Het vervolg van de visgraat was vooral een kwestie van verharde boswegen van onverharde boswegen van elkaar te onderscheiden.

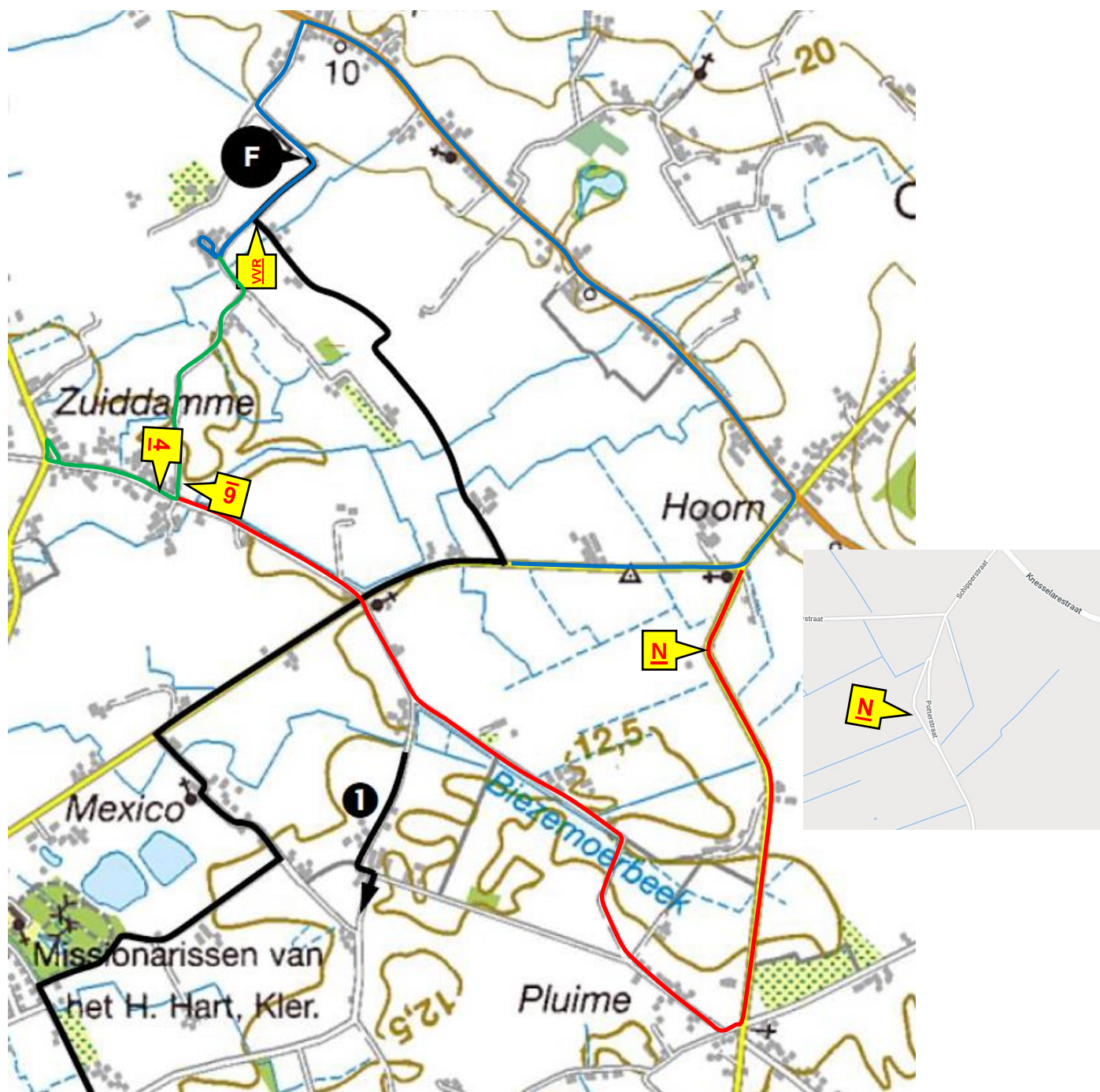
Pagina 4, situatie 53



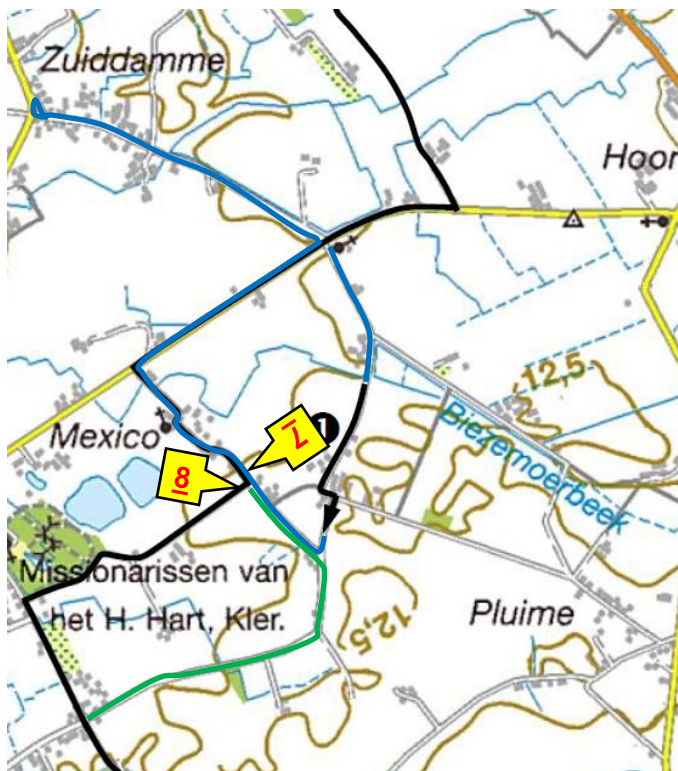
Snel reageren was opnieuw de sleutel tot succes bij de overgang van de visgraat naar bol-pijl situatie 53. De situatie volgde net als eerste situatie op een nieuw blad en volgde immers 50 meter na het einde van de visgraat op het voorgaand blad. Wie snel reageerde bemerkte het

wegje dus 50 meter na de grotere kruising en noteerde de juiste straatnaam GRO. Wie dit wegje niet opmerkte kwam even verder een linkse weg tegen met straatnaam NFO die bijgevolg vals was.

Pagina 5, ingetekende lijn met pijlopdrachten



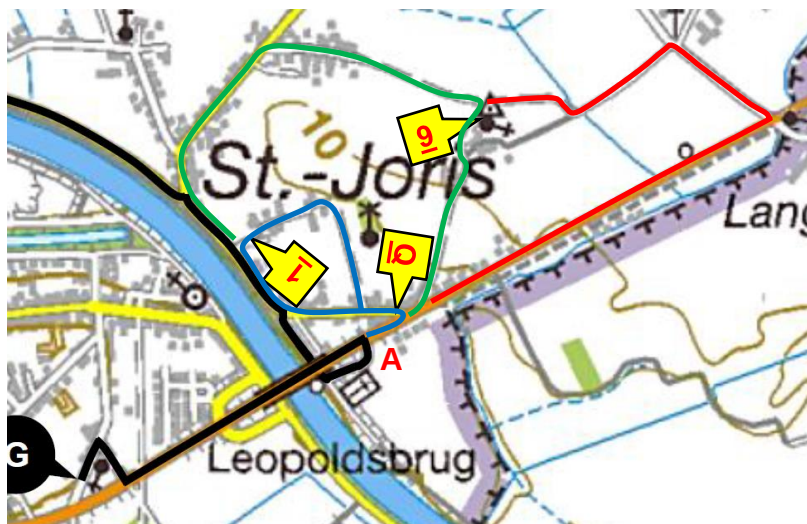
De ingetekende lijn werd al heel snel onderbroken door een 'verboden voor rittensport' kort na de start van het kaartleestraject. Gezien we tijdens het systeem 'ingetekende lijn met pijlopdracht' de ingetekende lijn tegengesteld mogen berijden, is de blauwe route via de keerlus even verder op de kortste nevenroute. Deze route werd net voor de keerlus onderbroken door een poort. Zoveel mogelijk van de nevenroute rijden via een keerlus ten zuiden van 'Zuiddamme' (groene route). Deze werd onderbroken door keercontrole 4. Ter plaatse keren om nog steeds zoveel mogelijk van je nevenroute te gaan rijden werd ook meteen onderbroken door keercontrole 6. Een nieuwe omrijroute uitstippelen verliep via de rode route. Op de rode route even opletten om controle N op te gaan halen op de oude (kassei)weg. De hoofdweg was immers weggegomd.



Daarna was het tijd om de pijl op te lossen. Het punt van verlaten was eenvoudig te kiezen. Het punt van hervatten bevond zich op dezelfde plaats door te kiezen voor een keerlus ten zuiden van 'Zuiddamme'. Deze oplossing bracht je bij keercontrole 7. Bij dit punt was het niet mogelijk om meer van je nevenroute op te halen zonder je pijl tegengesteld te rijden of je ingetekende lijn voorwaarts te berijden. Meteen je hoofdroute vervolgen dus. Geen tijd om op adem te komen want die werd meteen weer onderbroken door keercontrole 8. De nevenroute hiervoor was echter eenvoudig (groene route) zonder controleletter.

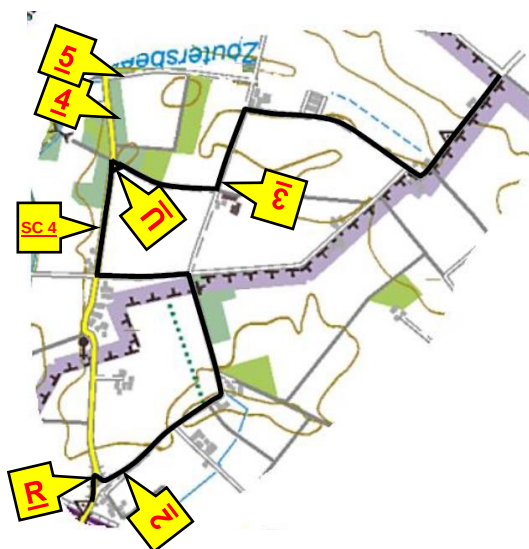


Even verder volgde een driehoekje. Goed meten was de boodschap want het driehoekje lag in werkelijkheid 100 meter vroeger dan op de kaart. Controle E was bijgevolg vals.



Ter hoogte van Leopoldsbrug volgde opnieuw een natuurlijke blokkade. Dit keer geen kasteelpoort of afgesloten spoorwegovergang maar een verplichte rijrichting. Bij punt A op bovenstaand kaartje moest je links de grote weg op. Een verkeersbord dwong je echter naar rechts. De blauwe route op bovenstaand kaartje werd als nevenroute gekozen maar deze werd onderbroken door keercontrole 1. Keren ter plaatse kon niet, zo niet ging je de ingetekende lijn voorwaarts berijden. De groene route vormde de omrijroute. Ten noorden van de 2^{de} 's' van St-Joris wou je rechtsaf via een onverhard wegje maar bestond in werkelijkheid niet. Keercontrole 9 diende als beloning. De weg vervolgen via de rode route op weg naar punt A. Bij punt A zou je nog linksaf moeten om zoveel mogelijk van je nevenroute op te halen. Een volle witte lijn zorgde er voor dat je niet linksaf mocht. Wie dit wel deed, passeerde de valse (veiligheids)controle Q.

Pagina 6, ingetekende lijn

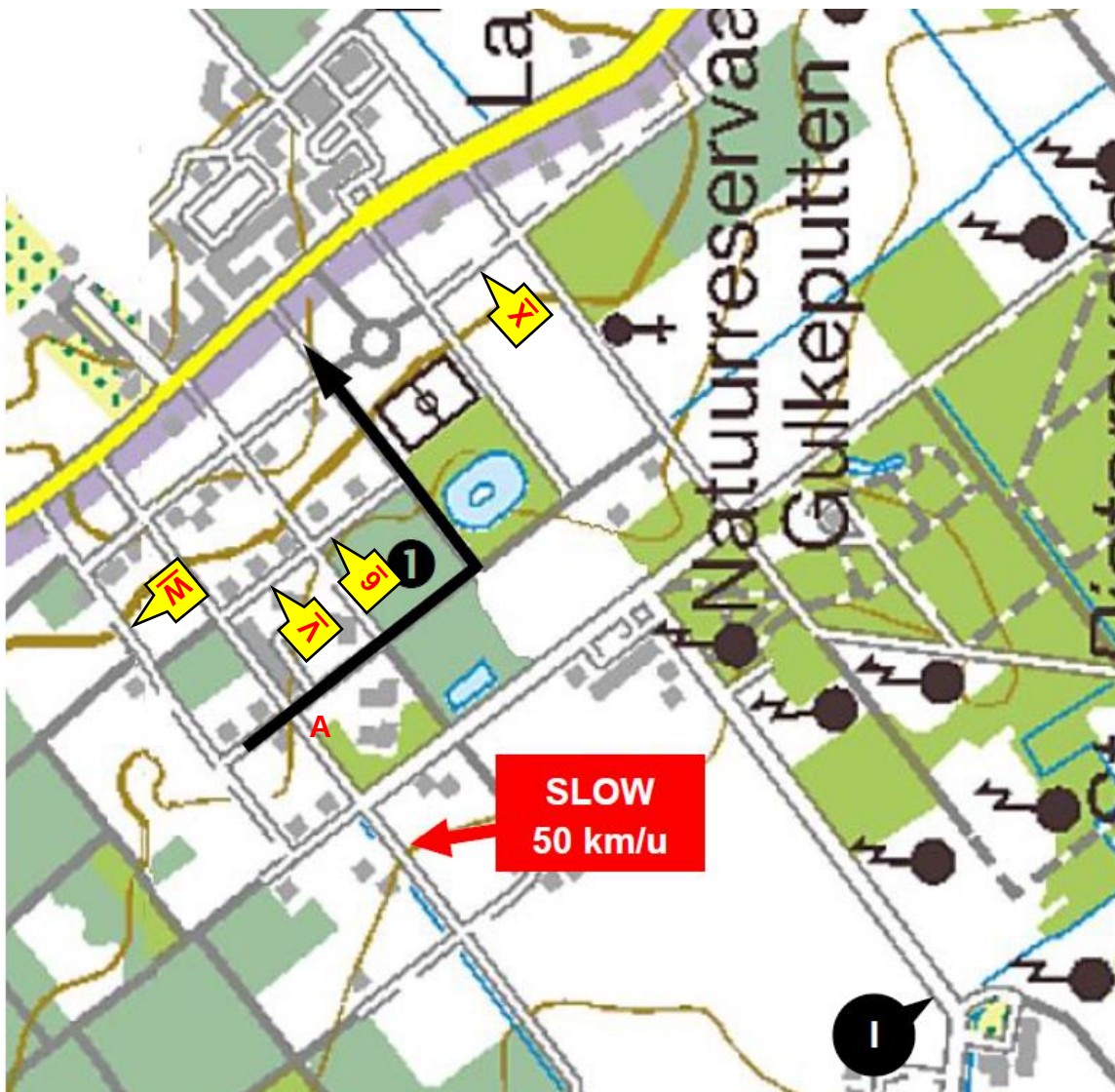


Het kaartleestraject op pagina 6 bestond uit 3 kleine kaartjes die je zelf aan elkaar moest 'plakken'. Bemerkt dat het tweede kaartje 180° werd gedraaid. We vangen het kaartfragment aan met controle R om meteen onderbroken te worden door keercontrole 2. Opnieuw via controle R, de bemande stempelcontrole SC 4 en controle U om zoveel mogelijk van je hoofdroute op te halen.

De hoofdroute vervolgen richting SC 4 en 2x controle U (driehoekje volledig rijden). Even verder zorgde keercontrole 3 er voor dat je niet linksaf kon. Opnieuw via SC 4 gaan omrijden, controle U (achter het driehoekje om, niet tegengesteld rijden!) en 200 meter verder rechtsaf. Opletten want de eerste weg op zo'n 150 meter stond niet op de kaart. Keercontrole 4 was bijgevolg vals. Keercontrole 5 stond in de weg 50 meter verder wel op de goede plaats. Keren ter plaatse en omrijden via controle U (opnieuw achter het driehoekje door om niet tegengesteld te rijden).

Pagina 7, pijlenbenadering

De uitzetters kozen ook dit jaar voor niet al te ingewikkelde constructies maar een rijderswedstrijd met een grote afwisseling aan kaartleessystemen. We eindigen met pijlenbenadering.

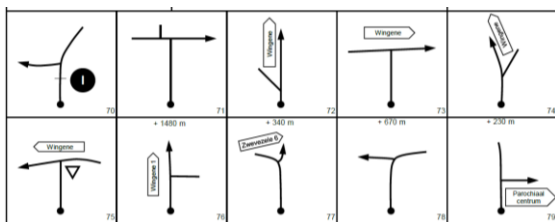


Net na de voet van pijl 1 werd je ter hoogte van punt A geconfronteerd met een natuurlijke blokkade. Omrijden via controle V om daarna rechtsaf te gaan. Wegje was onbestaande. Rechtdoor werd je onderbroken door keercontrole 6.

Daarna volgde de pijlbenadering via controle X, controle W en controle V.

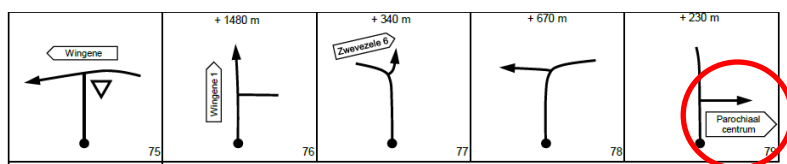
De kortste route van de pijl naar punt I (einde kaartleestraject) was niet via controle X maar ten zuiden ervan de gele weg (iets korter).

Pagina 8, situatie 74

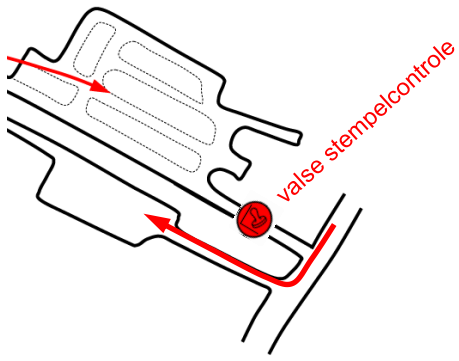


Het einde van het roadbook leek een stukje verbinding op weg richting finishlocatie maar het was opletten tot het einde. Nota 74 kondigde een splitsing links aan richting Wingene. Bij de eerste splitsing die je tegenkwam stond echter geen richtingsbord. Doorrijden dus tot de volgende splitsing, 100 meter verder. Daar kon de nota uitgevoerd worden zoals in het roadbook. Wie de foute route reed, kwam automatisch op de goede route terecht. Wie de goede route reed werd beloond met controle Z.

Pagina 8, situatie 79



Het einde van het roadbook leek een stukje verbinding op weg richting finishlocatie maar het was opletten tot het einde. Bij situatie 79 diende je rechtsaf te gaan richting Parochiaal centrum. Wie de eerste afslag nam, net zoals bij aankomst voor het wagenpark & na deel 1, kwam bij de valse stempelcontrole terecht. De eerste afslag had namelijk niet het verkeersbord (richtingswijzer) 'Parochiaal centrum' maar 'bibliotheek'. Het tweede wegje echter wel. De bemande stempelcontrole in het eerste wegje was bijgevolg vals.



Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART RECREATIE PRE-EVENT CHECKS DEEL 1	startnummer
-----------------------------	--	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

PRE-EVENT CHECKS		
ADMIN OUT	:	max 15'
TECHNISCHE CONTROLE	:	

DEEL 1

TC 1	:		Uw voorziene starttijd	:	
		+ 15' (verbindingstraject)			
TC 2	:				ALCOHOL
GTC 1	0 : 05	+ 40'			
TC 3	:				
TC 4*	:	+ 20' (verbindingstraject)			

* = te vroeg inklokken toegestaan (vraag je ideale tijd!)

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	 GTC 1	B	 SC 1	VRI TOR (vals)	C
 SC 1	KWA	 SC 2			

Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART TOERISME PRE-EVENT CHECKS DEEL 1	startnummer
-----------------------------	---	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

PRE-EVENT CHECKS		
ADMIN OUT	:	max 15'
TECHNISCHE CONTROLE	:	

DEEL 1

TC 1	:		Uw voorziene starttijd	:	
		+ 15' (verbindingstraject)			
TC 2	:				ALCOHOL
GTC 1	0 : 05	+ 43'			
TC 3	:				
TC 4*	:	+ 20' (verbindingstraject)			

* = te vroeg inklokken toegestaan (vraag je ideale tijd!)

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	 GTC 1	B	 SC 1	C	 SC 1
E	D	X	F		

Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART SPORT PRE-EVENT CHECKS DEEL 1	startnummer
-----------------------------	--	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

PRE-EVENT CHECKS		
ADMIN OUT	:	max 15'
TECHNISCHE CONTROLE	:	

DEEL 1

TC 1	:		Uw voorziene starttijd	:	
		+ 15' (verbindingstraject)			
TC 2	:				ALCOHOL
GTC 1	0 : 05	+ 51'			
TC 3	:				
TC 4*	:	+ 20' (verbindingstraject)			

* = te vroeg inklokken toegestaan (vraag je ideale tijd!)

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	 GTC 1	B	2	 SC 1	1
C	 SC 1	 SC 1	E	D	 SC 2
X	F				

Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART RECREATIE DEEL 2	startnummer
-----------------------------	---	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 5	:	+ ??' (25 km/u)
GTC 2	1 : 47	
GTC 3	1 : 52	
GTC 4	2 : 03	
GTC 5	2 : 15	
GTC 6	2 : 27	
TC 6	3 : 01	

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	HOE DEN (vals)	B (vals)	C	E	F
G / H (vals)	H	BEE	 SC 3	H	J
K	L	GRO NFO (vals)	M	 GTC 2	 GTC 3
N	 GTC 4	E	P	Q	S
 GTC 5	L	 SC 4	U	 GTC 6	W

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

[illegible]

Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART TOERISME DEEL 2	startnummer
-----------------------------	--	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 5	:	+ ??' (25 km/u)
GTC 2	1 : 47	
GTC 3	1 : 52	
GTC 4	2 : 03	
GTC 5	2 : 15	
GTC 6	2 : 31	
TC 6	3 : 05	

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	HOE DEN (vals)	B (vals)	C	E	F
Y	G / H (vals)	H	BEE	 SC 3	H
J	K	L	X	GRO NFO (vals)	M
 GTC 2	 GTC 3	N	 GTC 4	E	P
Q	S	 GTC 5	R	R	 SC 4

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

[illegible]

Garnalenrit 2018	CONTROLEKAART SPORT DEEL 2	startnummer
-----------------------------	---	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 5	:	+ ??' (25 km/u)
GTC 2	1 : 53	
GTC 3	1 : 58	
GTC 4 (enkel recreatie/toerisme)		
GTC 5	2 : 23	
GTC 6	2 : 51	
TC 6	3 : 31	

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

A	HOE DEN (vals)	B (vals)	C	E	2
F	3	1	Y	5 / 7 (vals)	G / H (vals)
H	BEE	 SC 3	H	J	K
L	X	M	 GTC 2	4	6
N	 GTC 3	7	8	E (vals)	P

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

1	9	Q (vals)	S	 GTC 5	R
2	R	 SC 4	U	 SC 4	U
U	3	 SC 4	U	5 / 4 (vals)	U
 GTC 6	V	6	X	W	V
X (vals)	Z	 SC 5 (vals)			