

GARNALENRIT 2019

UITLEGBOEK

Dit document werd met zorg opgemaakt op 25 september en aan een laatste controle onderworpen op 20 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

INHOUDSOPGAVE

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

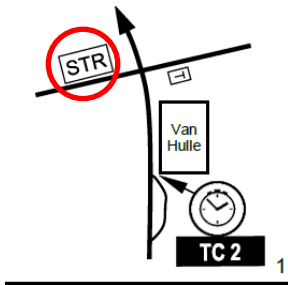
Op de ideale kaarten (achteraan dit document) zijn eveneens alle ideale rijtijden van elke (geheime) tijdcontrole terug te vinden.

INTERACTIEVE KAART

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

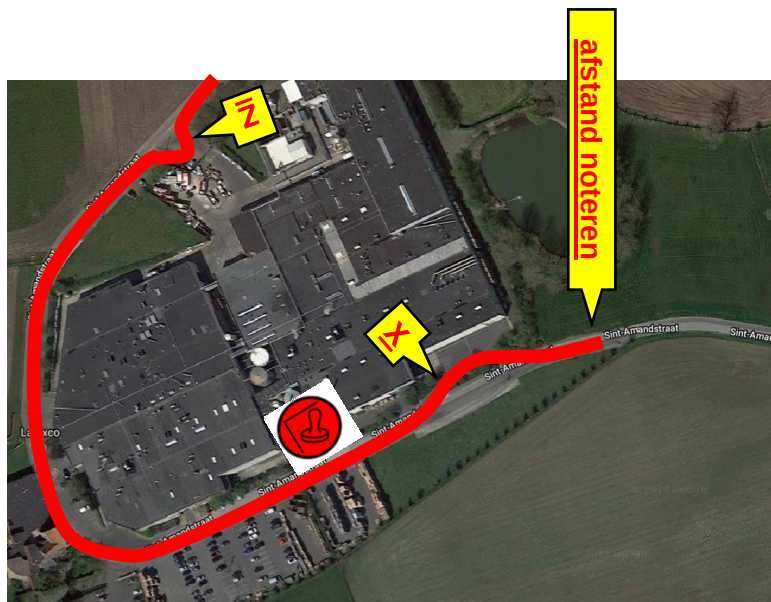
[OPEN DE INTERACTIEVE KAART](#)

Pagina 1, situatie 1



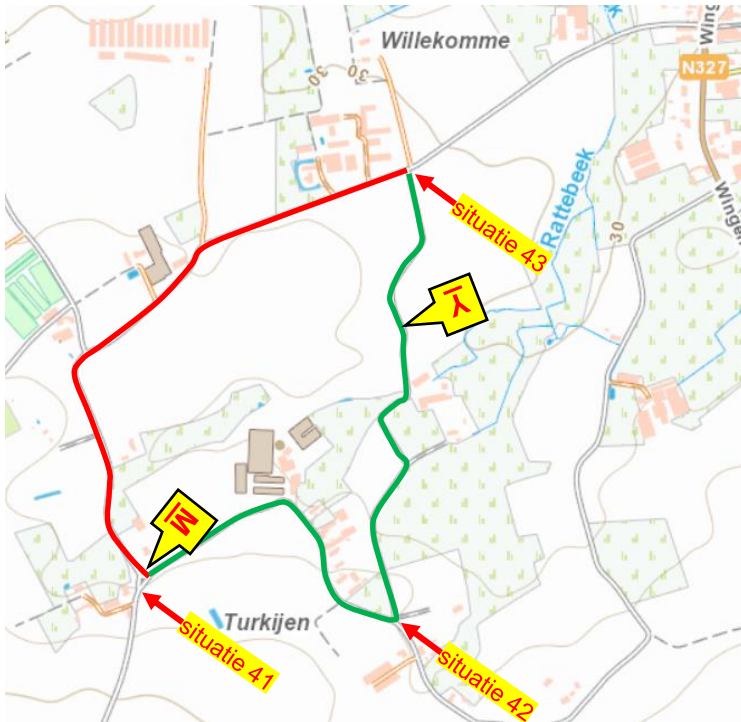
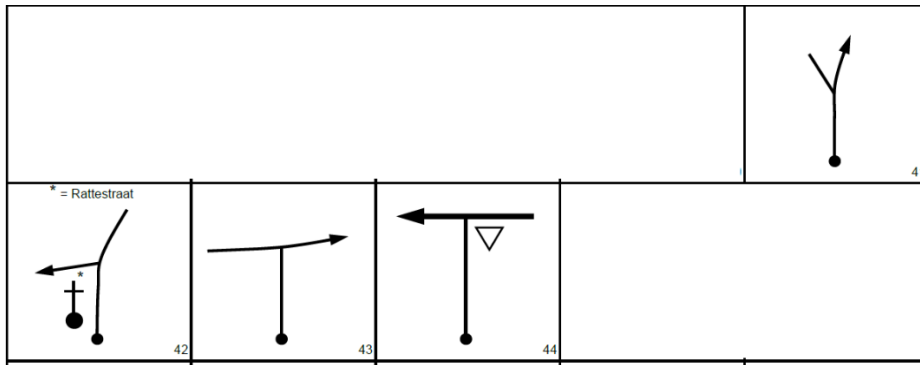
Opletten geblazen vanaf de start. De wedstrijd was amper 20 meter ver, maar de eerste 20 strafpunten waren er al te rapen. Meteen de straatnaam noteren 'KAN' bij situatie 1.

Pagina 2, kaart 1



Bij de start van het eerste kaartfragment volgde alles snel op elkaar. Alvast niet vergeten bij de start van het kaartfragment je afstand te noteren. Even verder stond een bemande stempelcontrole, maar die mocht je -na het noteren van de afgelegde afstand- niet meteen binnenrijden. Let op het 'uitwasje' net na de start van het kaartfragment. Dit uitwasje was in werkelijkheid even over het bedrijventerrein rijden en de controle X noteren. Pas daarna volgde de bemande stempelcontrole. Na de bemande stempelcontrole een lange bocht naar rechts en een nieuw uitwasje. Dit keer kon je om een betonpaal heen en werd je beloond met de controleletter Z.

Pagina 3, situatie 42



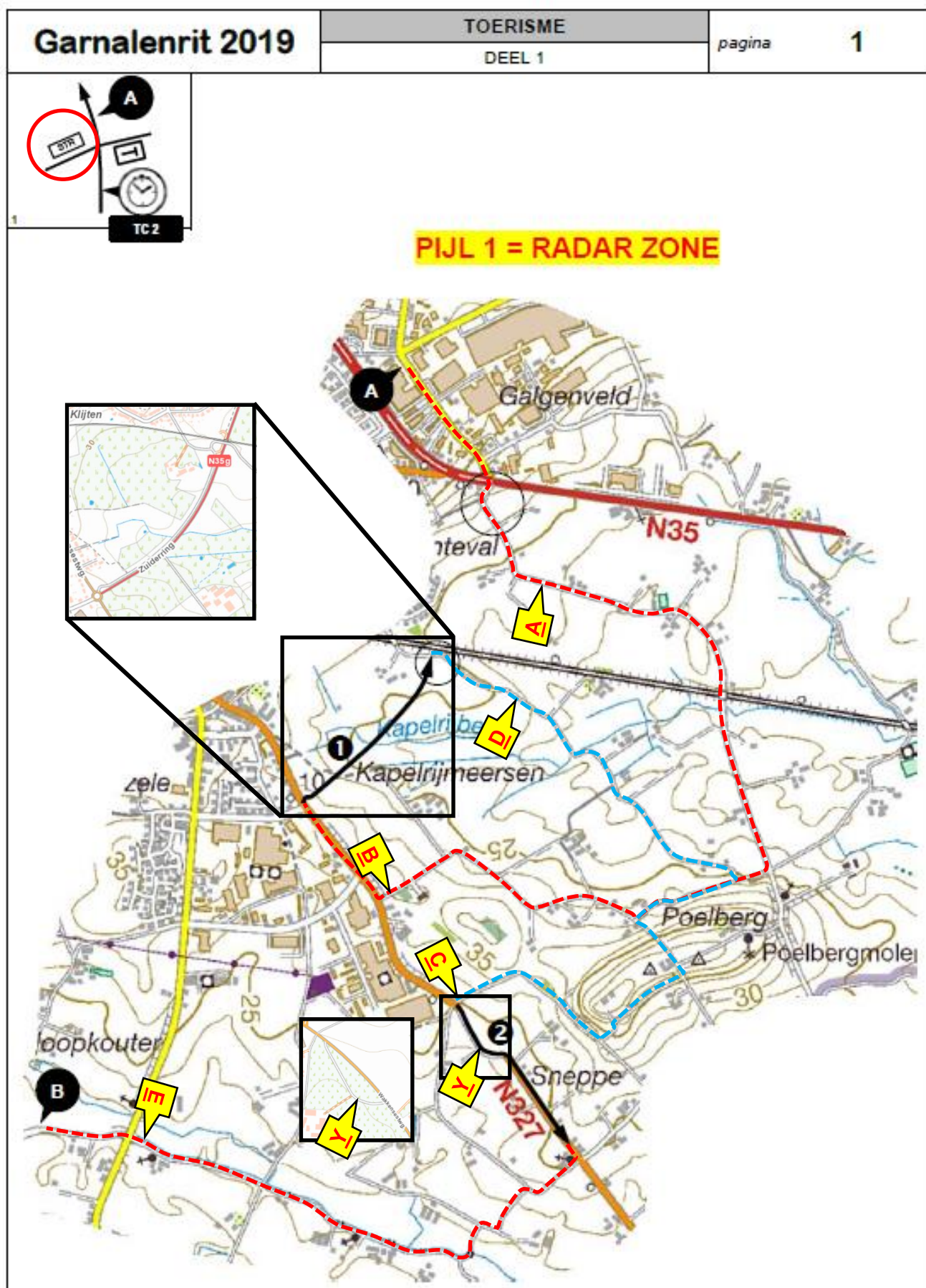
Het leek eenvoudig: splitsing rechts houden, linksaf na een kapel (die middenin het driehoekje duidelijk aanwezig was) en meteen T-rechts. De controle M lonkte en leek de beloning voor het driehoekje. Niets was minder waar, want situatie 42 was linksaf na een kapel in de 'Rattestraat'. En het was net die extra straatnaam herkenning die belangrijk was. Wie op het driehoekje meteen na de kapel linksaf ging nam niet de 'Rattestraat' maar de 'Damstraat'. Situatie 42 diende zo'n 500 meter na het driehoekje uitgevoerd te worden. Daar kon je linksaf de 'Rattestraat' nemen met ook daar een kapelletje in de struiken. Het bracht je langs de goede controle Y. Controle M was bijgevolg fout. Wie de 'M' noteerde en de 'Y' miste werd weliswaar maar bestraft met 1 fout. Leuk extraatje: ook de foute route bracht je automatisch bij situatie 44 op de N327.



Foute linksaf na kapel

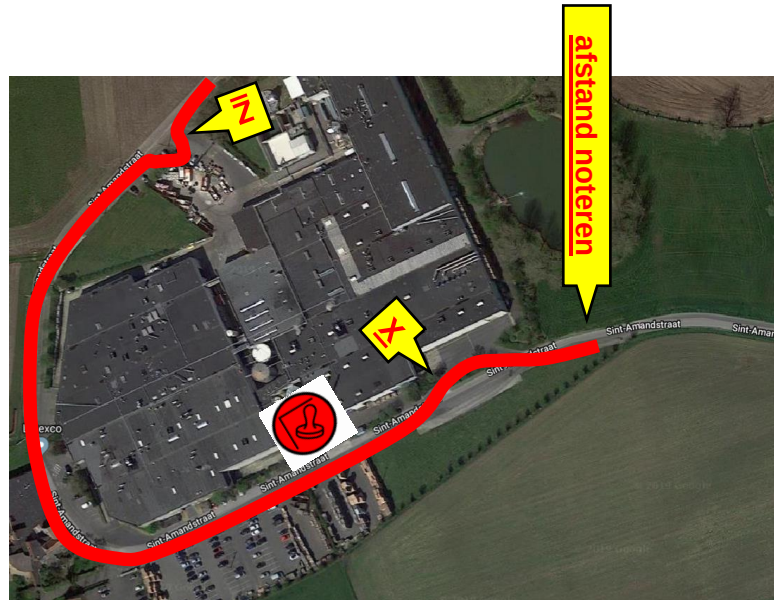
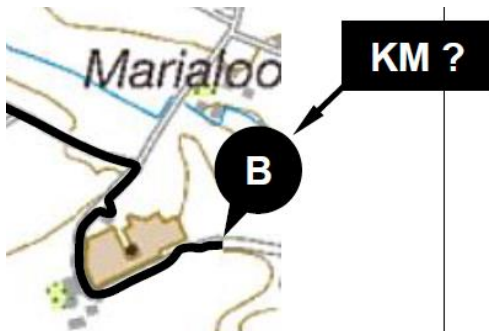


Goede linksaf met kapelletje EN RATTESTRAAT



Opletten geblazen vanaf de start. De wedstrijd was amper 20 meter ver, maar de eerste 20 strafpunten waren er al te rapen. Meteen de straatnaam noteren 'KAN' bij situatie 1 en niet meteen overgaan naar de start van het kaartfragment! Het kaartfragment bracht je rondom de Poelberg te Tielt. Vanaf de start was het duidelijk dat het kaartfragment niet helemaal actueel is. De buitenring rondom Tielt was niet op het kaartfragment aanwezig dus was het opletten om de juiste kaartweg in te rijden. Op weg naar pijl 1 kwam je voorbij controle A (net na het vinden van de juiste afslag op de oude kaart) en controle B. Pijl 1 was niet de Ringlaan maar het parallelwegje en via een nieuwe brug (ellips op de kaart) kwam je opnieuw op de oude weg terecht en werd beloond met controle D. De kortste weg naar de voet van pijl 2 was via controle C en niet via controle B! Meteen bij de voet van pijl 2 de oude (kassei)weg oprijden via controle Y. Na pijl 2 volgde een eenvoudige route naar het einde van het kaartfragment via controle E.

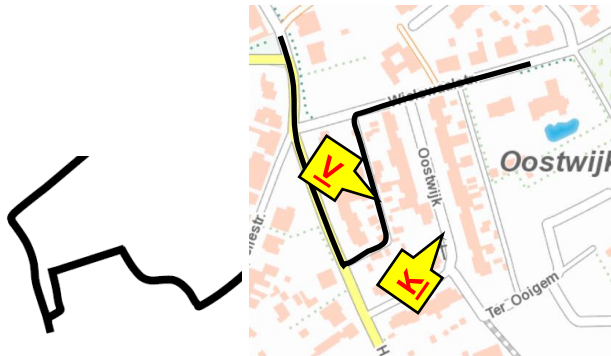
Pagina 2, kaart 2



Bij de start van het tweede kaartfragment volgde alles snel op elkaar. Alvast niet vergeten bij de start van het kaartfragment je afstand te noteren. Even verder stond een bemande stempelcontrole, maar die mocht je -na het noteren van de afgelegde afstand- niet meteen binnenrijden. Let op het 'uitwasje' net na de start van het kaartfragment. Dit uitwasje was in werkelijkheid even over het bedrijventerrein rijden en de controle X noteren. Pas daarna volgde de bemande stempelcontrole. Na de bemande stempelcontrole een lange bocht naar rechts en een nieuw uitwasje. Dit keer kon je om een betonpaal heen en werd je beloond met de controleletter Z. Even verder kwam je bij de N399 terecht. Op het kaartfragment was de N399 echter verlegd door de uitzetter. De goede route verliep via de oude weg en controle W. Controle F was bijgevolg fout.

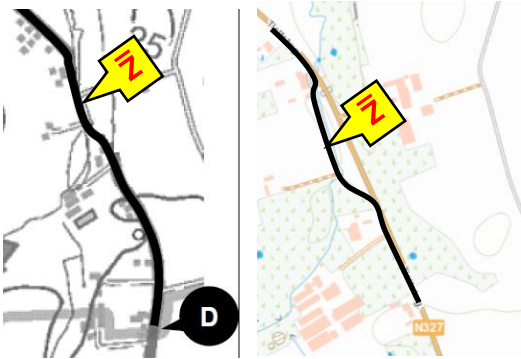


Pagina 3, kaart 3

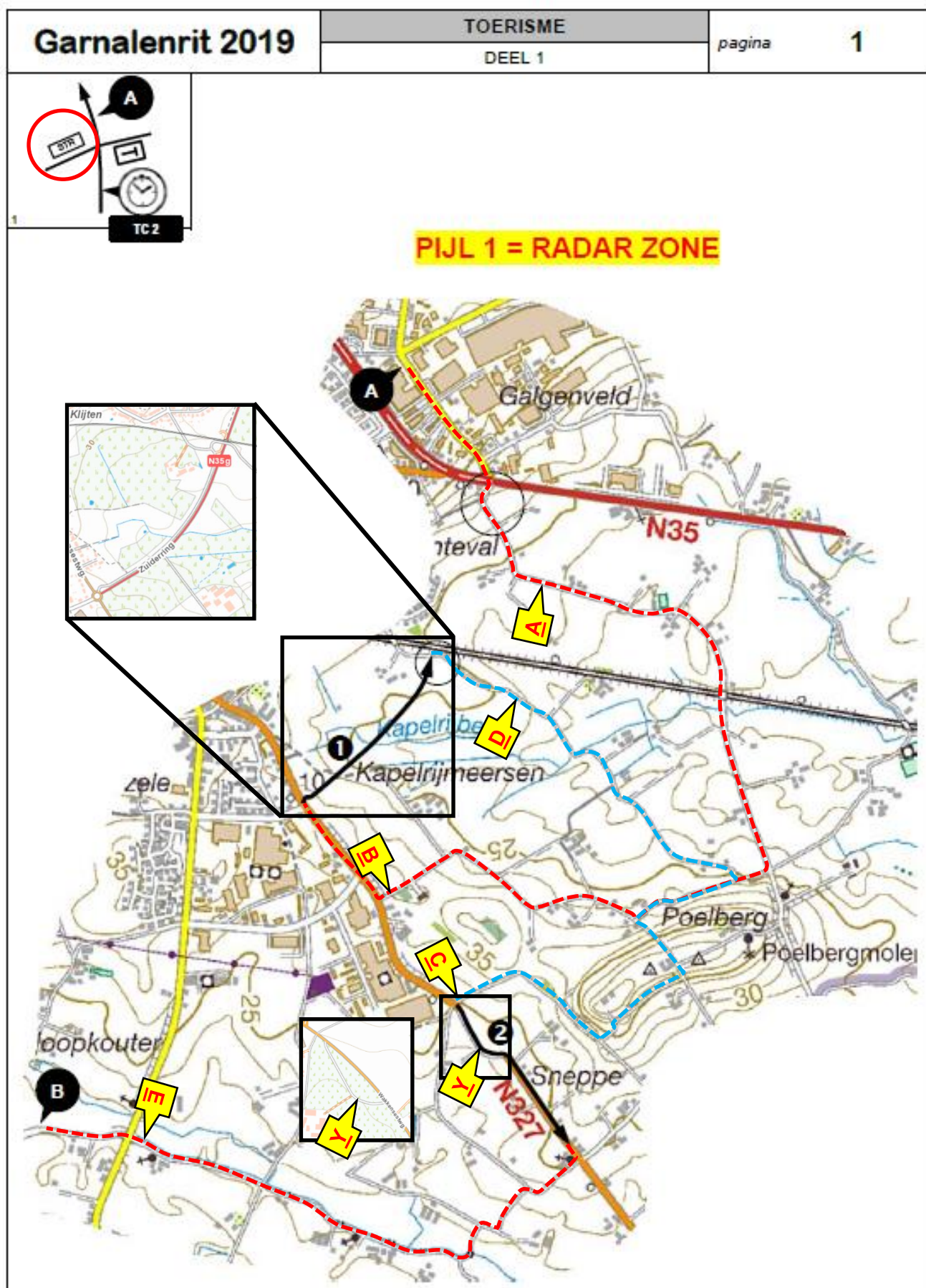


Tijdens de blinde lijn 1 grote moeilijkheid nabij het centrum van Pittem. Goed meten was hier de boodschap om de juiste weg linksaf te vinden. In werkelijkheid waren er 3 mogelijkheden. In de eerste weg stond geen controle, in de tweede weg stond de foute controle K en op de goede weg (een zéér smal steegje zoals te zien is op de foto hierboven) stond de goede controle V.

Pagina 4, kaart 4

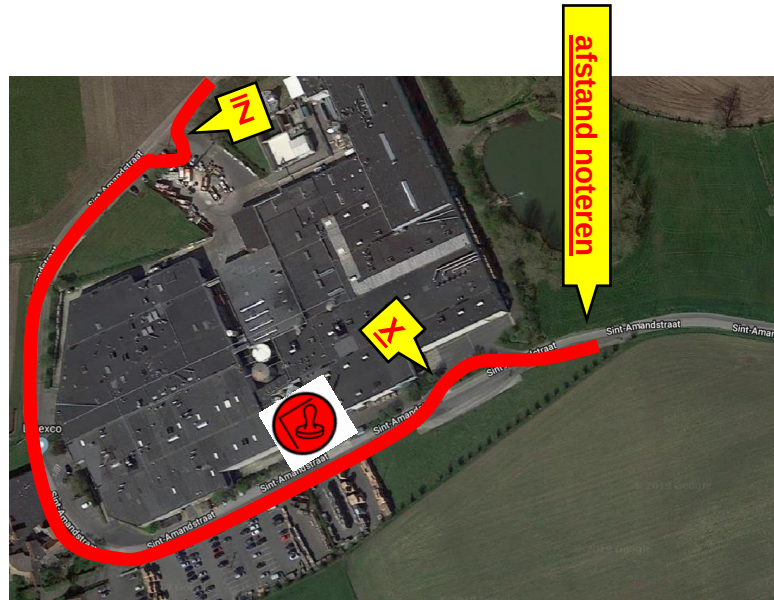
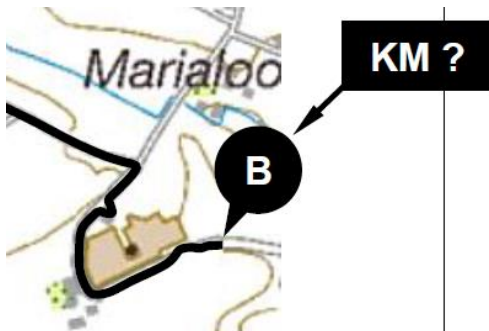


Het laatste kaartfragment, in zwart-wit, leek een verbindingstraject te zijn om de finishlocatie te bereiken. Niets was minder waar want er lonkte nog een moeilijke controle. Net na de start van het vierde kaartfragment goed de bochten volgen om te constateren dat de ingetekende lijn via de oude (kassei)weg verliep. Even de grote weg links verlaten (zie foto) om de controle Z te vinden. De hoofdweg was op het kaartfragment uiteraard weggehaald door de uitzetters.



Opletten geblazen vanaf de start. De wedstrijd was amper 20 meter ver, maar de eerste 20 strafpunten waren er al te rapen. Meteen de straatnaam noteren 'KAN' bij situatie 1 en niet meteen overgaan naar de start van het kaartfragment! Het kaartfragment bracht je rondom de Poelberg te Tielt. Vanaf de start was het duidelijk dat het kaartfragment niet helemaal actueel is. De buitenring rondom Tielt was niet op het kaartfragment aanwezig dus was het opletten om de juiste kaartweg in te rijden. Op weg naar pijl 1 kwam je voorbij controle A (net na het vinden van de juiste afslag op de oude kaart) en controle B. Pijl 1 was niet de Ringlaan maar het parallelwegje en via een nieuwe brug (ellips op de kaart) kwam je opnieuw op de oude weg terecht en werd beloond met controle D. De kortste weg naar de voet van pijl 2 was via controle C en niet via controle B! Meteen bij de voet van pijl 2 de oude (kassei)weg oprijden via controle Y. Na pijl 2 volgde een eenvoudige route naar het einde van het kaartfragment via controle E.

Pagina 2, kaart 2



Bij de start van het tweede kaartfragment volgde alles snel op elkaar. Alvast niet vergeten bij de start van het kaartfragment je afstand te noteren. Even verder stond een bemande stempelcontrole, maar die mocht je -na het noteren van de afgelegde afstand- niet meteen binnenrijden. Let op het 'uitwasje' net na de start van het kaartfragment. Dit uitwasje was in werkelijkheid even over het bedrijventerrein rijden en de controle X noteren. Pas daarna volgde de bemande stempelcontrole. Na de bemande stempelcontrole een lange bocht naar rechts en een nieuw uitwasje. Dit keer kon je om een betonpaal heen en werd je beloond met de controleletter Z. Even verder kwam je bij de N399 terecht. Op het kaartfragment was de N399 echter verlegd door de uitzetter. De goede route verliep via de oude weg en controle W. Controle F was bijgevolg fout.





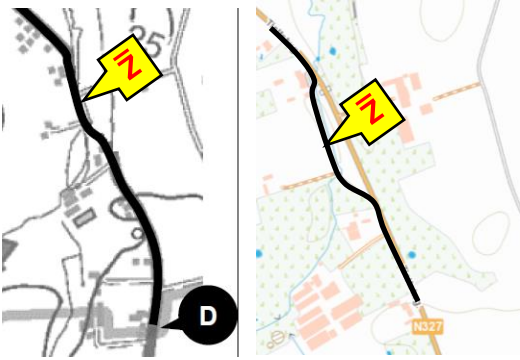
Op weg naar pijl 2 werd de nevenroute onderbroken. De spoorwegovergang die je bij de voet van pijl 2 moest brengen was niet meer aanwezig. Een omrijroute creëren via een keerlus ten zuiden van 'Vijfwege' (rode stippellijn). De omrijroute werd onderbroken ter hoogte van keercontrole 1 (die meteen ook een beloning was van de keerlus). Omrijroute op omrijroute = zo snel mogelijk naar de nevenroute (via de blauwe stippellijn) bij het 'Punt Van Hervatten' (PVH) en uiteraard via controle W op de oude weg.



Bij het uitstippelen van de nevenroute tussen pijl 2 en pijl 3 je niet laten afleiden door de melding 'fietspad' op de kaart. De kortste route verliep via de rode stippellijn (dus deels over pijl 3). Keercontrole 3 zorgde voor de beloning. Omrijden via de blauwe stippellijn via controle H.

13

Pagina 4, kaart 4

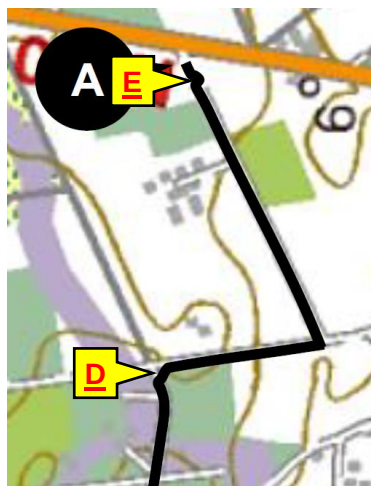


Het laatste kaartfragment, in zwart-wit, leek een verbindingstraject te zijn om de finishlocatie te bereiken. Niets was minder waar want er lonkte nog een moeilijke controle. Net na de start van het vierde kaartfragment goed de bochten volgen om te constateren dat de ingetekende lijn via de oude (kassei)weg verliep. Even de grote weg links verlaten (zie foto) om de controle Z te vinden. De hoofdweg was op het kaartfragment uiteraard weggehaald door de uitzetters.

Pagina 1

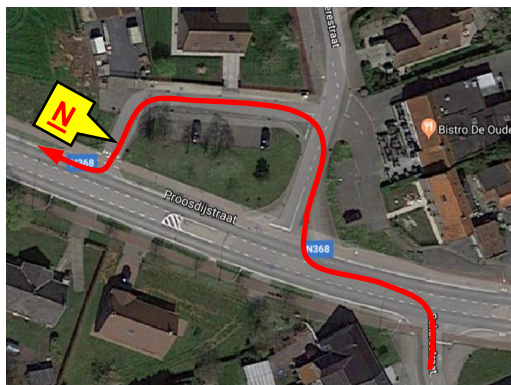
De bosetappe ging van start met een korte maar technische navigatiebeproeving. Over een lengte van 600 meter 19 richtingsveranderingen. Alle weggetjes goed tellen en je vooral niet laten misleiden door het bord 'uitrit' in het roadbook (in werkelijkheid waren er 2 zo'n borden te vinden op het domein ;-))... De goede route bracht je via controle B en controle A (in deze volgorde). Slechts 2 controles, een bewuste keuze om de deelnemers die deze proef niet tot een goed einde brachten niet overvloedig te bestraffen. Op het einde van de navigatieproef volgde meteen een geheime tijdcontrole; de enigste van de wedstrijd overigens maar die wel beslissend was in geval van ex-aequo's in het eindklassement.

Pagina 2, 3, 4 – kaart 2-3-4



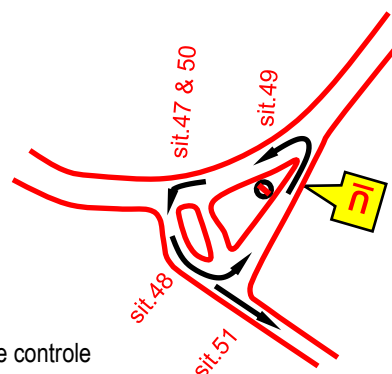
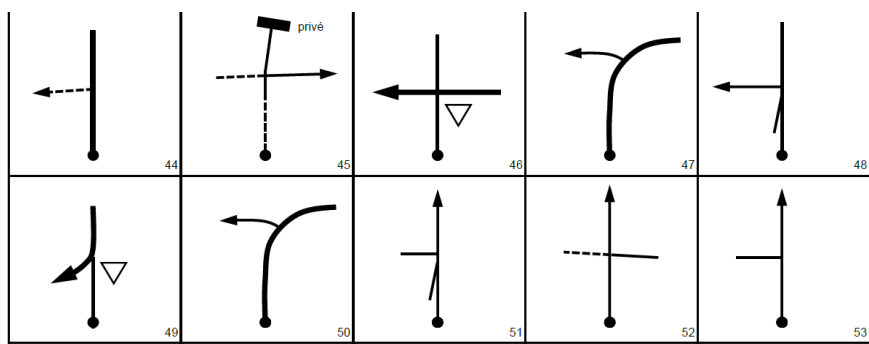
Na de navigatieproef op de parking volgde een lang traject kaartlezen over 3 kaartfragmenten. Vanaf de start van het eerste kaartfragment was het opletten om een uitwasje links te nemen en de controle E te noteren (zie linkse foto hieronder). Even later volgde nog controle D, misschien wel de meest gemiste controle van de wedstrijd. Een klein doorsteekje deed in de linkse bocht deed je op een correcte manier de ingetekende lijn volgen. In combinatie met de duisternis en de vallende bladeren geen eenvoudig te vinden doorsteekje... (zie rechtse foto hieronder).





Op het tweede kaartfragment, ten zuiden van Schare een klein uitwasje die je naast de grote weg even deed rijden langs de controle N.

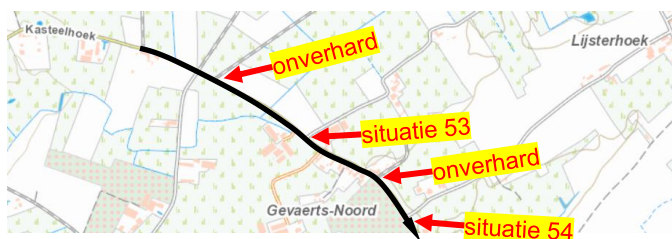
Pagina 5, situatie 47 t.e.m. 51



Vanaf situatie 47 volgden de situaties elkaar snel op. Rondom het driehoekje rijden leverde controle U op. Wie na situatie 47 niet meteen het linkse wegje zag, ging automatisch rechtdoor en kwam bij een stempelcontrole terecht met een herstelopdracht (briefje, "ga verder met").

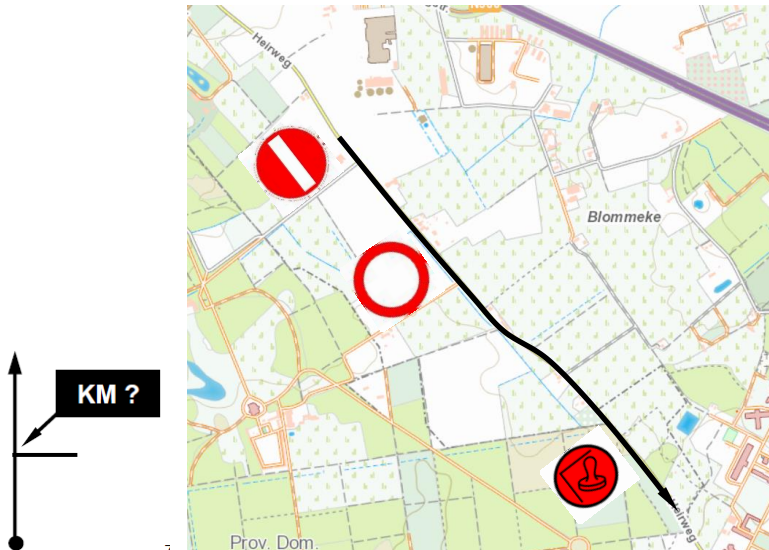
Pagina 5, situatie 53-54

Bij situatie 54 diende je de straatnaam te noteren bij een linkse geasfalteerde weg. Opletten, want de eerste wegje die je passeerde waren onverhardje wegjes. Heb je dus de foute straatnaam, dan heb je wellicht een niet-geasfalteerde straatnaamweg genoteerd. De juiste straatnaam was 'MOL'.

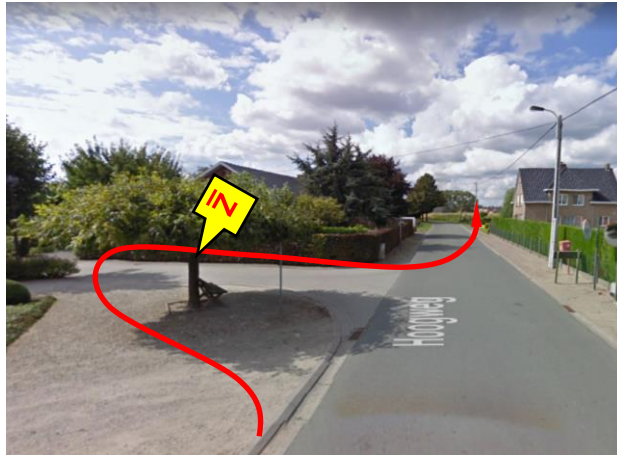


Pagina 6, situatie 76

Bij situatie 76 diende je de afstand (tot op 100 meter nauwkeurig) te noteren. Weliswaar goed alle verkeersborden die je onderweg ontmoet bestuderen. De eerste rechterzijweg bevat een bord 'verboden in te rijden'. Verder rijden dus en hier de situatie nog niet uitvoeren (en bijgevolg geen afstand noteren). De volgende rechter zijweg had een verkeersbord 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer'. Opnieuw geen geldige weg en de situatie hier opnieuw niet uitvoeren en dus nog geen afstand noteren. Daarna volgde een bemande stempelcontrole en pas daarna volgde situatie 76 waarbij je de afstand diende te noteren. Wie de afstand reeds op de controlekaart zette voor de stempelcontrole had het dus fout. De goede combinatie was stempelcontrole gevolgd door afstandsnotatie.

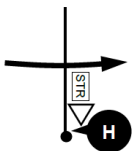


Pagina 7, kaart 5



Net voor de finish van het allerlaatste kaartfragment nog even opletten voor twee kleine driehoekjes. Het leverde controles H en Z op.

Pagina 8, situatie 83

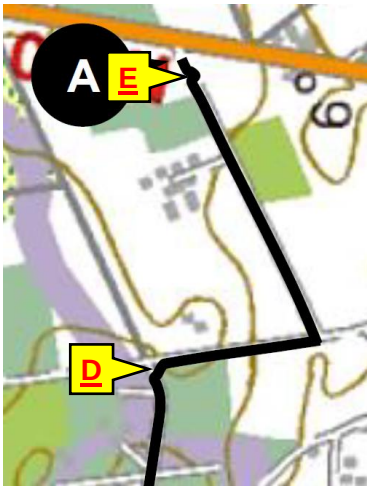


Wakker blijven tot het einde. Ook al leek de laatste bladzijde een verbindingsrit met veel informatie (afstanden, verkeersborden,...), bij situatie 83 diende je nog de straatnaam te noteren. 'HOO' was hier de oplossing die nog op je controlekaart moest staan.

Pagina 1

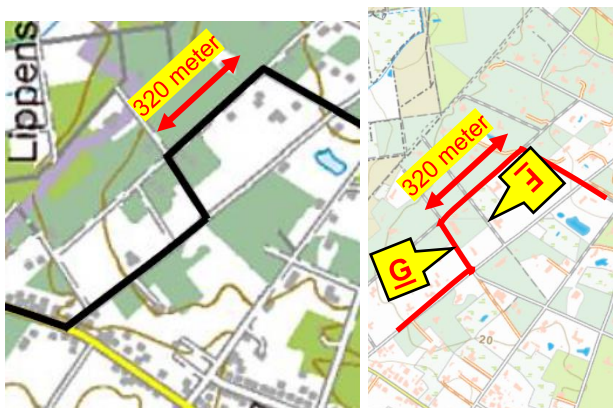
De bosetappe ging van start met een korte maar technische navigatiebeproeving. Over een lengte van 600 meter 19 richtingsveranderingen. Alle weggetjes goed tellen en je vooral niet laten misleiden door het bord 'uitrit' in het roadbook (in werkelijkheid waren er 2 zo'n borden te vinden op het domein ;-))... De goede route bracht je via controle B en controle A (in deze volgorde). Slechts 2 controles, een bewuste keuze om de deelnemers die deze proef niet tot een goed einde brachten niet overvloedig te bestraffen. Op het einde van de navigatieproef volgde meteen een geheime tijdcontrole; de enigste van de wedstrijd overigens maar die wel beslissend was in geval van ex-aequo's in het eindklassement.

Pagina 2, kaart 5



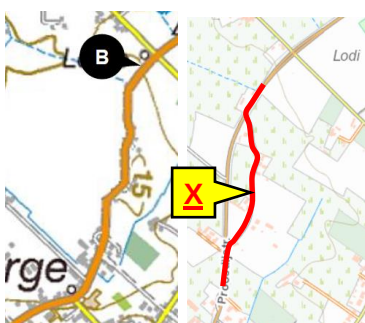
Na de navigatieproef op de parking volgde een lang traject kaartlezen over 3 kaartfragmenten. Vanaf de start van het eerste kaartfragment was het opletten om een uitwasje links te nemen en de controle E te noteren (zie linkse foto hieronder). Even later volgde nog controle D, misschien wel de meest gemiste controle van de wedstrijd. Een klein doorsteekje deed in de linkse bocht deed je op een correcte manier de ingetekende lijn volgen. In combinatie met de duisternis en de vallende bladeren geen eenvoudig te vinden doorsteekje... (zie rechtse foto hieronder).





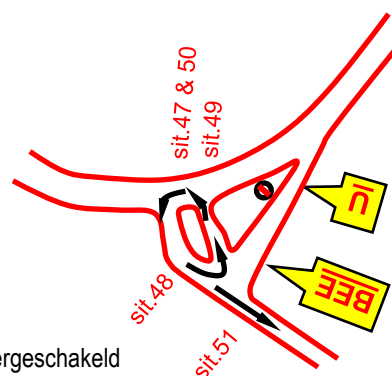
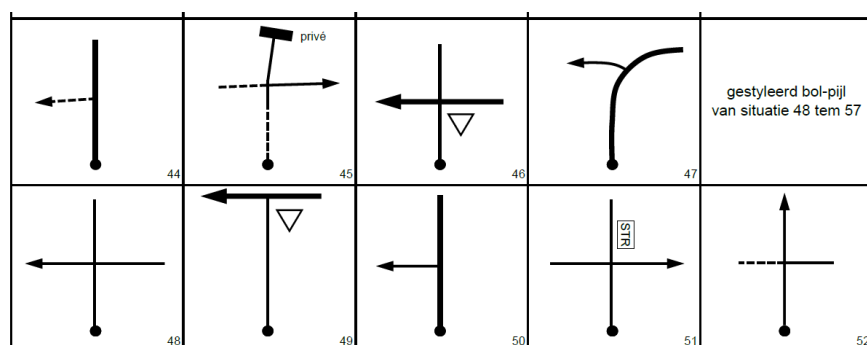
Ten noorden van 'Bulskampveld' is goed meten de boodschap. Na 320 meter moest je links afslaan. Volgens het kaartfragment in het roadbook de eerste links af. Echter, in werkelijkheid volgde de eerste linkse zijweg na 210 meter. Even verder doorrijden dus om zo'n 100 meter verder links af te slaan om via de goede controle G te passeren. In de eerste zijweg stond de foute controle F opgesteld.

Pagina 3, kaart 6



Bij de start van de grensbenadering leek het er naar dat je de hoofdweg (oranje weg) mocht volgen tot net voor de dorpskern van Hertsberge. Niets was minder waar, want wie de bochten goed aankondigde merkte dat de hoofdweg even verlaten moest worden om via een kasseiweg (de oude weg) even verder opnieuw op de hoofdweg te komen en de controle X op te schrijven. Het vervolg van de grensbenadering bevatte geen moeilijkheden (al was het wellicht voor veel copiloten wanhopend zoeken om de grens zo dicht mogelijk te benaderen). De kaartfragmenten 6 & 7 leverden volgende controleletters op: K – M – P – Q – R – S.

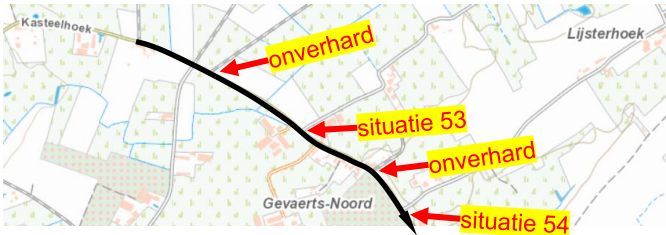
Pagina 5, situatie 47 t.e.m. 51



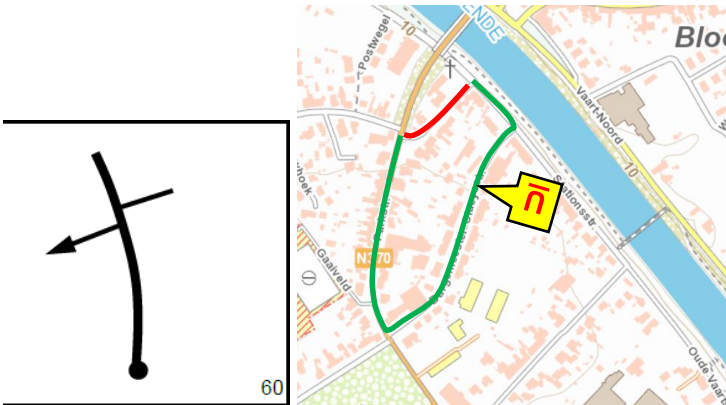
Vanaf situatie 47 volgden de situaties elkaar snel op en werd er -uiteraard net bewust- overgeschakeld naar gestyleerd bol-pijl. Kruising links (situatie 48) leverde de valse controle U op (kruising links via gestyleerd bol-pijl was effectief links om de vluchtheuvel heen en niet het driehoekje nemen). Kruising rechts (situatie 51) leverde de straatnaam 'BEE' op (kruising rechts op gestyleerd bol-pijl stemde in werkelijkheid overheen met 2 linkse wegjes laten liggen (het meest linkse wegje na de vluchtheuvel en het wegje die aansluiting gaf naar controle U). Even verder volgde een bemande stempelcontrole die foutrijders opnieuw op het juiste pad hielp.

Pagina 5, situatie 53-54

Bij situatie 54 diende je de straatnaam te noteren bij een linkse geasfalteerde weg. Opletten, want de eerste wegje die je passeerde waren onverhardje wegjes. Heb je dus de foute straatnaam, dan heb je wellicht een niet-geasfalteerde straatnaamweg genoteerd. De juiste straatnaam was 'MOL'.

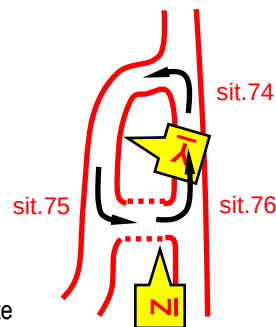
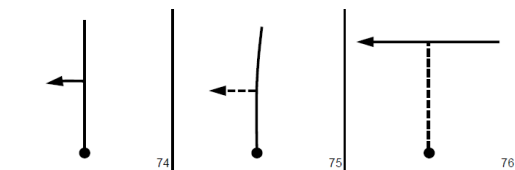


Pagina 5, situatie 60



De overschakeling van gestyleerd bol-pijl naar 'meestrechtdoorlopende' bol-pijl vanaf situatie 57 had zo zijn redenen. Bij situatie 60 was het zéér gedetailleerd je roadbook lezen. De nota "links afslaan net VOOR een rechterzijweg" was niet de eerste wegaansluiting die je passeerde. Wie de rode route op het kaartje hierboven reed, die voerde situatie 60 niet uit zoals die getekend was. Je ging linksaf NA een rechterzijweg... Zo'n 200 meter doorrijden leverde wel de juiste situatie op (links afslaan VOOR een rechterzijweg) en je werd beloond met controle U. Wie de foute route reed kwam automatisch opnieuw op het goede parcours terecht.

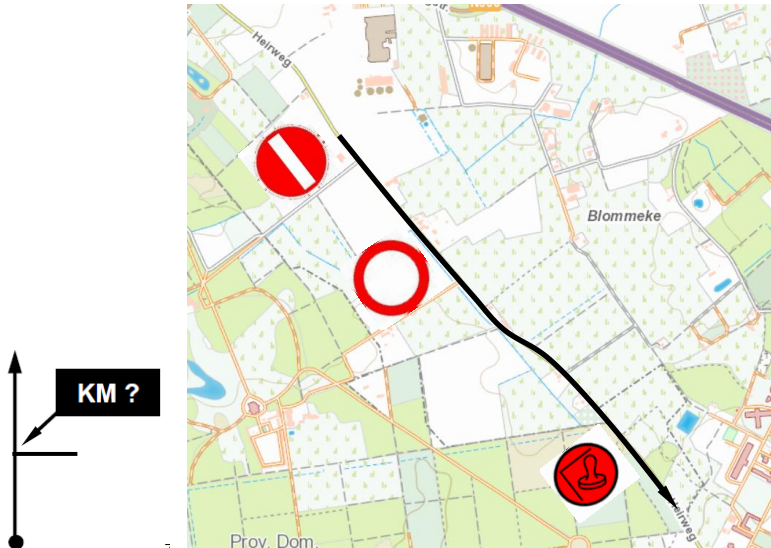
Pagina 6, situatie 74-76



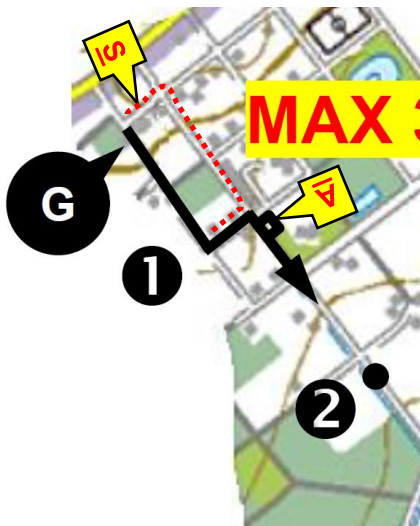
Bij situatie 74 tem 76 volgde een driehoekje. Opletten om het driehoekje op de juiste manier rond te rijden en je niet te laten verleiden door de foute controle Y. Situatie 74 was een linkse geasfalteerde weg afslaan. Het eerste zijwegje aan je linkerzijde was onverhard. 30 meter doorrijden en daar links afslaan om nadien situatie 75 & 76 correct uit te voeren en de goede controle Z te passeren.

Pagina 6, situatie 78

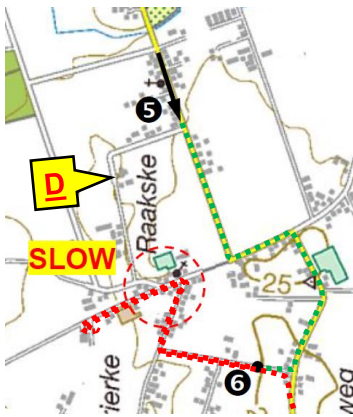
Bij situatie 78 diende je de afstand (tot op 100 meter nauwkeurig) te noteren. Weliswaar goed alle verkeersborden die je onderweg ontmoet bestuderen. De eerste rechterzijweg bevat een bord 'verboden in te rijden'. Verder rijden dus en hier de situatie nog niet uitvoeren (en bijgevolg geen afstand noteren). De volgende rechter zijweg had een verkeersbord 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer'. Opnieuw geen geldige weg en de situatie hier opnieuw niet uitvoeren en dus nog geen afstand noteren. Daarna volgde een bemande stempelcontrole en pas daarna volgde situatie 78 waarbij je de afstand diende te noteren. Wie de afstand reeds op de controlekaart zette voor de stempelcontrole had het dus fout. De goede combinatie was stempelcontrole gevolgd door afstandsnotatie.



Pagina 7, kaart 8



Aandacht bij de start van het laatste kaarttraject. Het startpunt (punt G) volgde 30 meter na de linkse zijweg. De voet van pijl 1 startte immers meteen na de zijweg. Een lusje maken dus om de pijl in zijn geheel te rijden via de controle S. Op diezelfde pijl nog even een lus maken (volledig ingetekend) over de parking om de controle A te vinden.

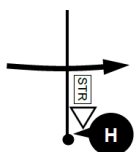


De verbinding tussen de pijlen & punten leek eenvoudig maar toch was het opletten bij het construeren van de kortste route tussen de voet van pijl 5 en punt 6. De kortste route tussen deze twee was via de groene stippellijn op bovenstaande kaart. Pas daarna dien je de kortste route tussen punt 6 en de voet van pijl 7 te construeren. Die verliep via de rode stippellijn.



Net voor de finish van het allerlaatste kaartfragment nog even opletten voor twee kleine driehoekjes op pijl 7. Het leverde controles H en Z op.

Pagina 8, situatie 88

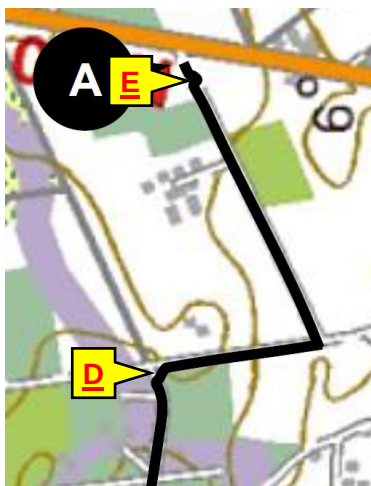


Wakker blijven tot het einde. Ook al leek de laatste bladzijde een verbindingsrit met veel informatie (afstanden, verkeersborden,...), bij situatie 88 diende je nog de straatnaam te noteren. 'HOO' was hier de oplossing die nog op je controlekaart moest staan.

Pagina 1

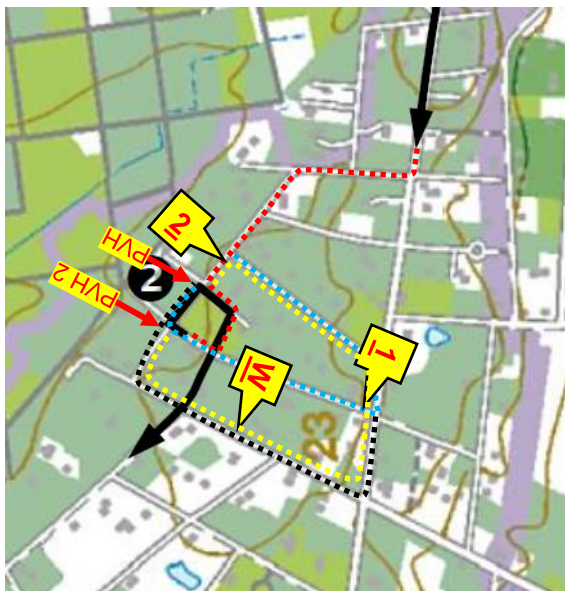
De bosetappe ging van start met een korte maar technische navigatiebeproeving. Over een lengte van 600 meter 19 richtingsveranderingen. Alle weggetjes goed tellen en je vooral niet laten misleiden door het bord 'uitrit' in het roadbook (in werkelijkheid waren er 2 zo'n borden te vinden op het domein ;-))... De goede route bracht je via controle B en controle A (in deze volgorde). Slechts 2 controles, een bewuste keuze om de deelnemers die deze proef niet tot een goed einde brachten niet overvloedig te bestraffen. Op het einde van de navigatieproef volgde meteen een geheime tijdcontrole; de enigste van de wedstrijd overigens maar die wel beslissend was in geval van ex-eaquo's in het eindklassement.

Pagina 2, kaart 5

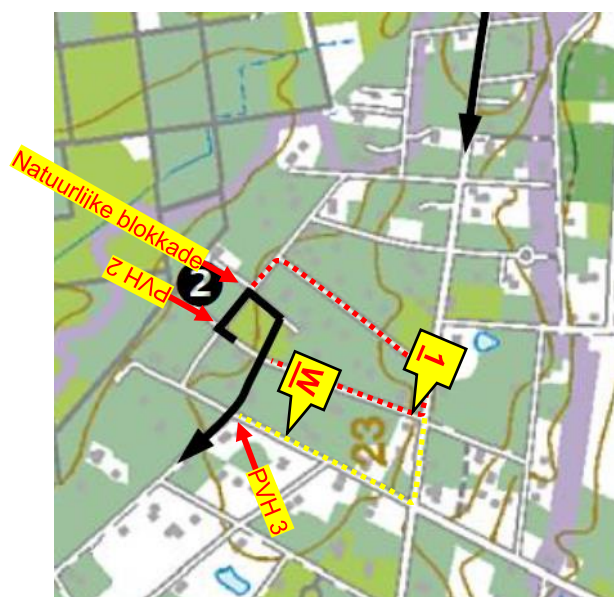


Na de navigatieproef op de parking volgde een lang traject kaartlezen over 3 kaartfragmenten. Vanaf de start van het eerste kaartfragment was het opletten om een uitwasje links te nemen en de controle E te noteren (zie linkse foto hieronder). Even later (nog steeds op pijl 1) volgde nog controle D, misschien wel de meest gemiste controle van de wedstrijd. Een klein doorsteekje deed in de linkse bocht deed je op een correcte manier de ingetekende lijn volgen. In combinatie met de duisternis en de vallende bladeren geen eenvoudig te vinden doorsteekje... (zie rechtse foto hieronder).

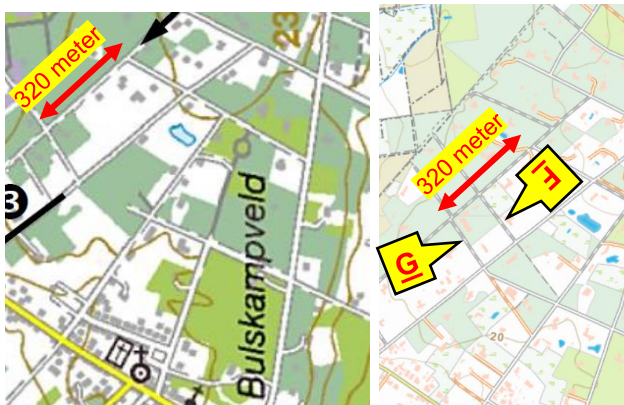




Nadien was het even 'puzzelen' geblazen. Te beginnen met het correct bepalen van de kortste route tussen pijl 1 & pijl 2. Die verliep gedeeltelijk over pijl 2 (rode stippellijn hierboven). Wie deze route zag werd beloond met keercontrol 2. Een omrijroute construeren dus (blauwe stippellijn) maar deze werd onderbroken bij keercontrol 1. Zo snel mogelijk naar je nevenroute naar het Punt Van Hervatten (PVH) via de zwarte stippellijn en control 1. Eénmaal aangekomen bij het Punt Van Hervatten bleek je niet rechts af te kunnen slaan. Opgepast: je bevindt je nog steeds op nevenroute (!). Opnieuw een omrijroute construeren rekening houdende met je voorkennis (je hebt je hoofdroute nog niet daadwerkelijk gereden). De omrijroute verliep naar het nieuwe Punt Van Hervatten (PVH 2) via de gele stippellijn. Keercontrol 1 was fout (omwille de voorkennis) maar je passeerde wel opnieuw control 1.

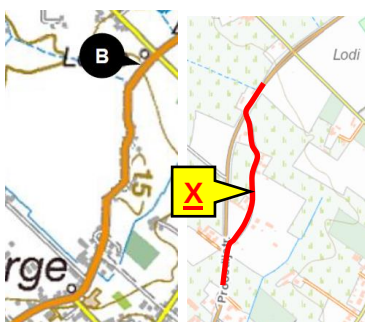


Je bevindt je nu op de hoofdroute en je voorkennis vervalt. 100 meter na het Punt Van Hervatten (PVH 2) kwam je opnieuw bij de natuurlijke blokkade. Nevenroute construeren via keercontrol 1 (voorkennis vervallen). Daarna een omrijroute construeren naar het nieuwe Punt Van Hervatten (PVH 3) via control 1. Bij PVH 3 linksaf en de hoofdroute vervolgen richting het einde van pijl 2.



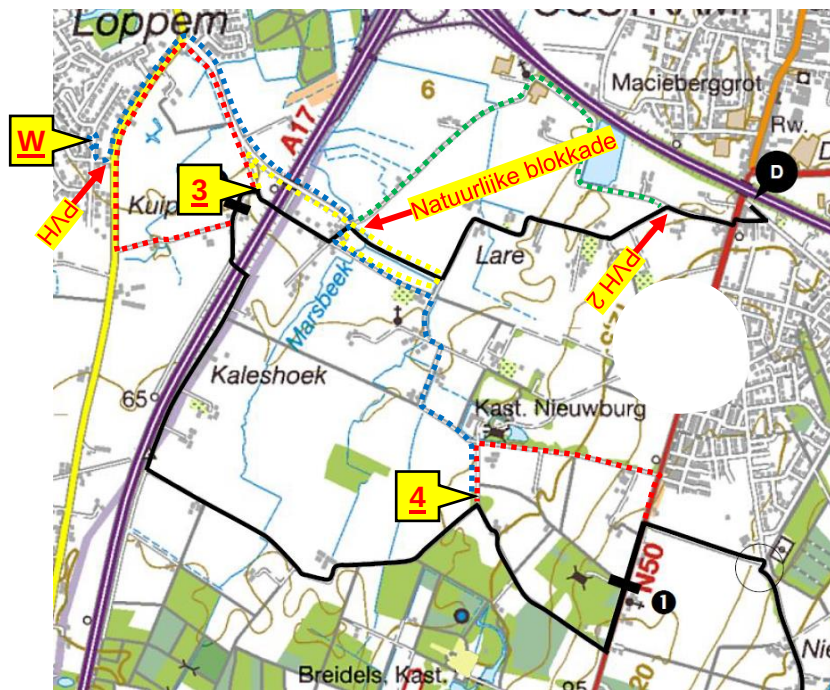
Ten noorden van 'Bulskampveld' is goed meten de boodschap om de goede weg te rijden naar de voet van pijl 3. Na 320 meter moest je links afslaan. Volgens het kaartfragment in het roadbook de eerste links af. Echter, in werkelijkheid volgde de eerste linkse zijweg na 210 meter. Even verder doorrijden dus om zo'n 100 meter verder links af te slaan om via de goede controle G te passeren. In de eerste zijweg stond de foute controle F opgesteld.

Pagina 3, kaart 6



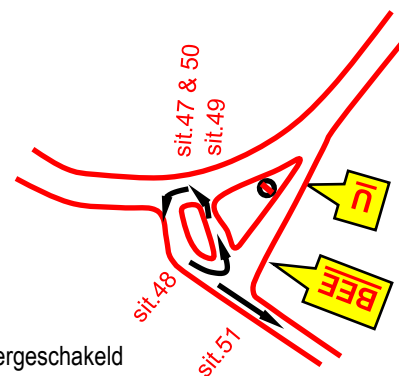
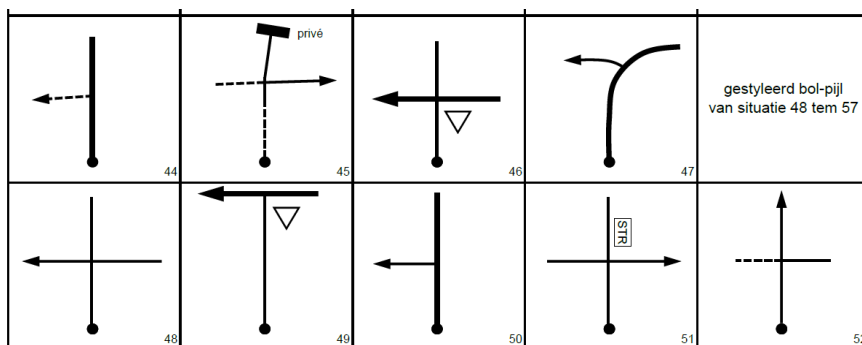
Bij de start van de grensbenadering leek het er naar dat je de hoofdweg (oranje weg) mocht volgen tot net voor de dorpskern van Hertsberge. Niets was minder waar, want wie de bochten goed aankondigde merkte dat de hoofdweg even verlaten moest worden om via een kasseiweg (de oude weg) even verder opnieuw op de hoofdweg te komen en de controle X op te schrijven. Het vervolg van de grensbenadering bevatte geen moeilijkheden (al was het wellicht voor veel copiloten wanhopend zoeken om de grens zo dicht mogelijk te benaderen). Kaartfragment 6 leverde volgende controleletters op: K – M – P.

Pagina 4, kaart 7



Na een eenvoudige grensbenadering -bewust eenvoudig gehouden voor het rijplezier- volgde aansluitend kaartfragment 7 met een ingetekende lijn met barricades. De nevenroutes van de 2 blokkades waren eenvoudig (in rode stippellijn weergegeven) maar het waren 2 keercontroles en een natuurlijke blokkade die het leven minder makkelijk maakten. Op de nevenroute rondom blokkade 1 passeerde je keercontrole 4. Even goed de kaart bestuderen om de juiste omweg te vinden deed je al snel een Punt Van Hervatten (PVH) kiezen tijdens de nevenroute van blokkade 2... Opletten om naar dat punt de kortste route te construeren! Die verliep via een keerlusje waar controle W te verdienen was (blauwe stippellijn). Terug de nevenroute hervatten tot net na blokkade 2 waar de hoofdroute geblokkeerd werd door keercontrole 3. Een nevenroute construeren (gele route) was eenvoudig maar niet helemaal te rijden. Aan de andere kant van de snelweg volgde een natuurlijke blokkade. Goed de kaart bestuderen om het Punt Van Hervatten (PVH 2) te bepalen. Veel opties maar geen enkele was helemaal te rijden. Eenvoudig weg dus de groene stippellijn volgen naar 'PVH 2'.

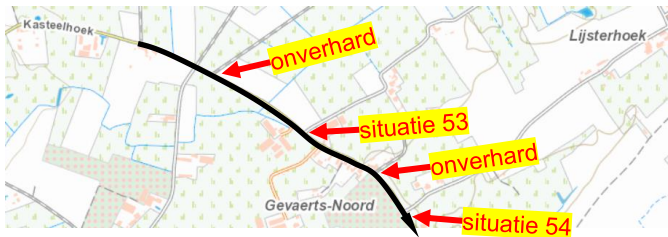
Pagina 5, situatie 47 t.e.m. 51



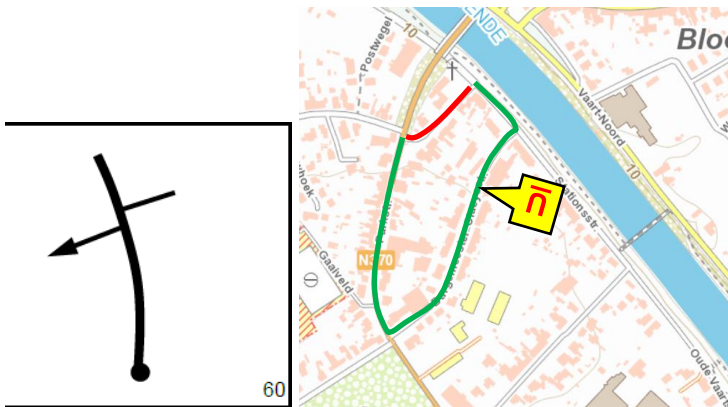
Vanaf situatie 47 volgden de situaties elkaar snel op en werd er -uiteraard net bewust- overgeschakeld naar gestyleerd bol-pijl. Kruising links (situatie 48) leverde de valse controle U op (kruising links via gestyleerd bol-pijl was effectief links om de vluchtheuvel heen en niet het driehoekje nemen). Kruising rechts (situatie 51) leverde de straatnaam 'BEE' op (kruising rechts op gestyleerd bol-pijl stemde in werkelijkheid overheen met 2 linkse wegjes laten liggen (het meest linkse wegje na de vluchtheuvel en het wegje die aansluiting gaf naar controle U). Even verder volgde een bemande stempelcontrole die fouterijders opnieuw op het juiste pad hielp.

Pagina 5, situatie 53-54

Bij situatie 54 diende je de straatnaam te noteren bij een linkse geasfalteerde weg. Opletten, want de eerste wegje die je passeerde waren onverhardje wegjes. Heb je dus de foute straatnaam, dan heb je wellicht een niet-geasfalteerde straatnaamweg genoteerd. De juiste straatnaam was 'MOL'.

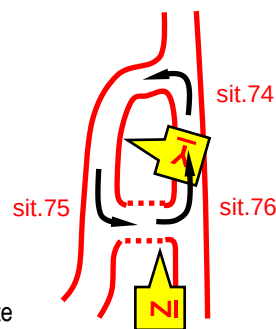
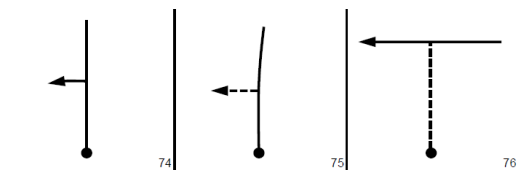


Pagina 5, situatie 60



De overschakeling van gestyleerd bol-pijl naar 'meestrechtdoorlopende' bol-pijl vanaf situatie 57 had zo zijn redenen. Bij situatie 60 was het zéér gedetailleerd je roadbook lezen. De nota "links afslaan net VOOR een rechterzijweg" was niet de eerste wegaansluiting die je passeerde. Wie de rode route op het kaartje hierboven reed, die voerde situatie 60 niet uit zoals die getekend was. Je ging linksaf NA een rechterzijweg... Zo'n 200 meter doorrijden leverde wel de juiste situatie op (links afslaan VOOR een rechterzijweg) en je werd beloond met controle U. Wie de foute route reed kwam automatisch opnieuw op het goede parcours terecht.

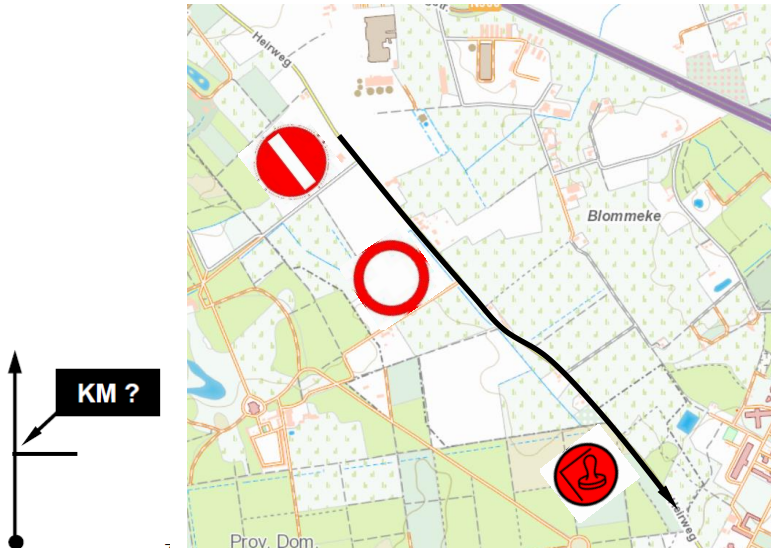
Pagina 6, situatie 74-76



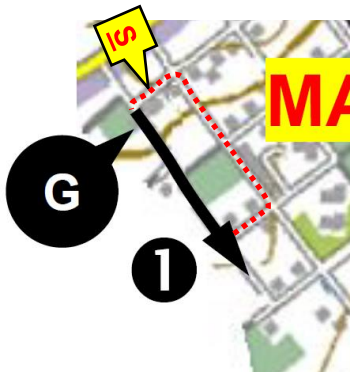
Bij situatie 74 tem 76 volgde een driehoekje. Opletten om het driehoekje op de juiste manier rond te rijden en je niet te laten verleiden door de foute controle Y. Situatie 74 was een linkse geasfalteerde weg afslaan. Het eerste zijwegje aan je linkerzijde was onverhard. 30 meter doorrijden en daar links afslaan om nadien situatie 75 & 76 correct uit te voeren en de goede controle Z te passeren.

Pagina 6, situatie 78

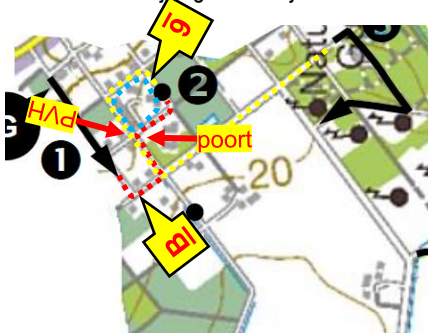
Bij situatie 78 diende je de afstand (tot op 100 meter nauwkeurig) te noteren. Weliswaar goed alle verkeersborden die je onderweg ontmoet bestuderen. De eerste rechterzijweg bevat een bord 'verboden in te rijden'. Verder rijden dus en hier de situatie nog niet uitvoeren (en bijgevolg geen afstand noteren). De volgende rechter zijweg had een verkeersbord 'uitzonderlijk plaatselijk verkeer'. Opnieuw geen geldige weg en de situatie hier opnieuw niet uitvoeren en dus nog geen afstand noteren. Daarna volgde een bemande stempelcontrole en pas daarna volgde situatie 78 waarbij je de afstand diende te noteren. Wie de afstand reeds op de controlekaart zette voor de stempelcontrole had het dus fout. De goede combinatie was stempelcontrole gevolgd door afstandsnotatie.



Pagina 7, kaart 8



Aandacht bij de start van het laatste kaarttraject. Het startpunt (punt G) volgde 30 meter na de linkse zijweg. De voet van pijl 1 startte immers meteen na de zijweg. Een lusje maken dus om de pijl in zijn geheel te rijden via de controle S.



Op weg naar punt 2 werd de nevenroute (rode stippellijn) geblokkeerd door een poort (natuurlijke blokkade). Het eerstmogelijke Punt Van Hervatten (PVH) kwam op diezelfde locatie te liggen al moest je hiervoor wel in de andere richting komen te staan om naar pijl 3 te rijden. Keren ter plaatse mag niet (geen keercontrole die er opdracht toe geeft), dus een zo kort mogelijke omrijroute construeren. Die leverde de blauwe stippellijn op! Een weg die geblokkeerd is aan de ene zijde mag men niet zomaar aannemen dat dezelfde weg niet berijdbaar is van de andere zijde (artikel 'voorkennis'). Die constructie leverde keercontrole 6 op als beloning.

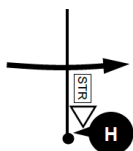


De verbinding tussen de pijlen & punten leek eenvoudig maar toch was het opletten bij het construeren van de kortste route tussen de voet van pijl 7 en punt 8. De kortste route tussen deze twee was via de rode stippellijn op bovenstaande kaart. Pas daarna dien je de kortste route tussen punt 8 en de voet van pijl 9 te construeren. Die verliep via de blauwe stippellijn (keerlus). Het was een tijdje wachten tot de beloning kwam maar die volgde bij keercontrole 9. Wie niet de kortste route nam tussen pijl 7 en punt 8 ging langs de foute controle D.



Net voor de finish van het allerlaatste kaartfragment nog even opletten voor twee kleine driehoekjes op pijl 9. Het leverde controles H en Z op.

Pagina 8, situatie 88



Wakker blijven tot het einde. Ook al leek de laatste bladzijde een verbindingsrit met veel informatie (afstanden, verkeersborden,...), bij situatie 88 diende je nog de straatnaam te noteren. 'HOO' was hier de oplossing die nog op je controlekaart moest staan.

Garnalenrit 2019	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	:
		+ 20' (verbindingstraject)			
TC 2	:				
		25 km/u			
TC 3*	1 : 12				
		max 10'			
CHECK IN*	:				

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

SPEED	ALCOHOL

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

KAN	A	B	C	Y	E
10,0 km	X		Z	F	F
H	J	L	Y  M (vals)	N	

Garnalenrit 2019

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

:

+ 20' (verbindingstraject)

TC 2

:

25 km/u

TC 3*

1 : 26

max 10'

CHECK IN*

:

SPEED	ALCOHOL

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

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

KAN	A	B	D	C / B (vals)	Y
E	13,0 km	X	SC A	Z	W / F (vals)
G	H	J	V / K (vals)	L	M
N	Z				

Garnalenrit 2019	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	:
TC 2	:					
TC 3*	2 : 01					
CHECK IN*	:					

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

SPEED	ALCOHOL

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

KAN	A	B	D	C / B (vals)	Y
E	13,0 km	X		Z	W / F (vals)
G	1	G	W	3	J
H	J	2 / L (vals)	M	Y	N
M	N	Z			

Garnalenrit 2019	CONTROLEKAART RECREATIE DEEL 2	startnummer
-----------------------------	---	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:	+ 20' (verbindingstraject)	SPEED
TC 5	:		
GTC 1	0 : 02	+ 2'	
TC 6*	2 : 22	25 km/u	
CHECK IN*	:	max 10'	

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

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

B	A	 GTC 1	E	D	C
F	K geannuleerd	M	N	P	Q
R	S	T	T	U	 SC B
MOL / BOE (vals)	V	W	VOS	X	Y
 SC C	46,1 km	S	B	C	D
H	Z	HOO			

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

[illegible]

Garnalenrit 2019	CONTROLEKAART TOERISME DEEL 2	startnummer
-----------------------------	--	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:	+ 20' (verbindingstraject)	25 km/u	SPEED
TC 5	:			
GTC 1	0 : 02	+ 2'		
TC 6*	2 : 31	max 10'		
CHECK IN*	:			

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

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

B	A	 GTC 1	E	D	C
G / F (vals)	X	K	M	P	Q
R	S	T	T	U (vals)	BEE
 SC B	MOL / BOE (vals)	V	U	W	U
VOS	X	Z / Y (vals)	 SC C	47,0 km	S
A	C	T / D neutraal (vals)	H	Z	HOO

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

[illegible]

Garnalenrit 2019	CONTROLEKAART SPORT DEEL 2	startnummer
-----------------------------	---	-------------

Gelieve te controleren als uw startnummer correct ingevuld is!

TC 4	:	+ 20' (verbindingstraject)	SPEED
TC 5	:		
GTC 1	0 : 02	+ 2'	
TC 6*	2 : 53	25 km/u	
CHECK IN*	:	max 10'	

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

Vakjes invullen van links naar rechts & van boven naar onder

B	A	 GTC 1	E	D	2
1	W	1 (vals)	W	1	W
G / F (vals)	X	K	M	P	Q
4	W	3	S	T	T
U (vals)	BEE	 SC B	MOL / BOE (vals)	V	U
W	U	VOS	X	Z / Y (vals)	 SC C

ZIE OMMEZIJDE

VERVOLG

56,0 km	S	B	6 / S (vals)	5	7
C	9 / D (vals)	H	Z	HOO	