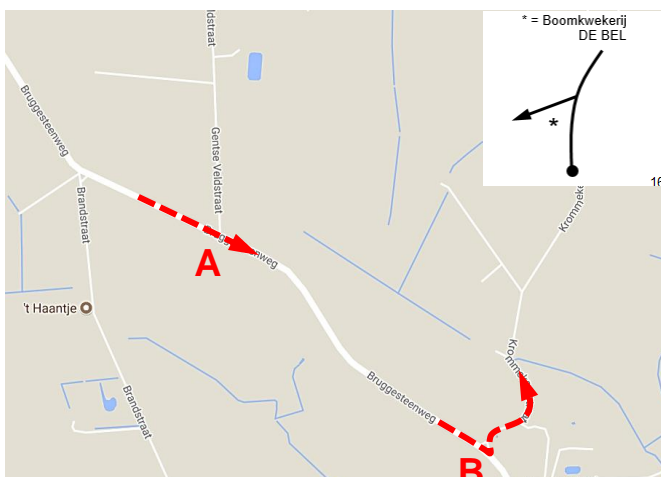


**GARNALENRIT**  
**2017**

**UITLEGBOEK**  
**DEEL 2**

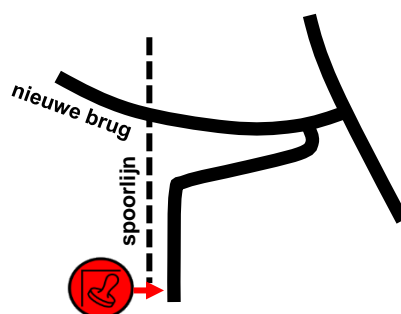
## Pagina 1

Etappe 2 begon vrij rustig met een bol-pijl traject en een eerste **controleletter A** in de bosweg tussen situatie 6 & 7. Nadien volgde nog de (veiligheids)**controle B** rondom het ontbonden driehoekje bij situaties 11, 12, 13, 14 & 15. Bij situatie 16 echter opletten geblyzen. De situatie luidde 'linksaf scherp richting 'Boomkwekerij DE BEL'. Eénmaal aangekomen bij punt A (op onderstaande hulpkaart) bleek geen aanduiding naar 'Boomkwekerij DE BEL'. Doorrijden dan maar om aan te komen bij punt B (op onderstaande hulpkaart). Daar was effectief het herkenningspunt te vinden met een controleletter. Extra opletten weliswaar, want je moest na het herkenningspunt 'Boomkwekerij DE BEL' afslaan. Dus nog 20 meter verder rijden om na het bord (na het driehoekje) linksaf te gaan. Bijgevolg was **controleletter C vals**. De overige situaties op pagina 1 verliepen zonder moeilijkheden via de stadsrand van Aalter (een gedwongen passage omwille van wegeniswerken). Bewust geen moeilijkheden dus en enkel maar een (veiligheids)**controle D** bij situatie 20.

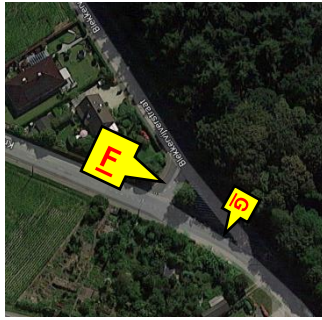


## Pagina 2 – kaart 1

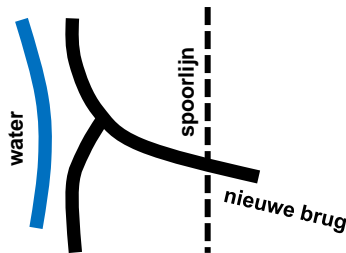
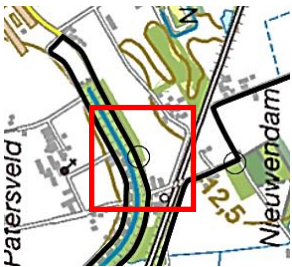
Het eerste kaartfragment van deze tweede etappe speelde zich af rond de pas aangelegde brug 'Nieuwendam'. Het complex werd pas recent geopend (eind augustus 2017) en dankzij recent afgesloten spoorwegen en nieuw aangelegde wegen meteen een ideaal speelterrein voor een navigatierit. Net geen kilometer na de start van het kaartfragment volgde de eerste confrontatie met de nieuwe aangelegde wegen. Om de bemande **stempelcontrole '3'** te vinden mocht je je niet laten verleiden om de nieuwe brug op te rijden maar het oude (parallel)weggetje nemen die net voor de spoorlijn afboog naar links.



Eénmaal je goede route gevonden na de stempelcontrole volgden (voorlopig) geen grote verrassingen. Een driehoekje ten noorden van 'Blekkerbos' moest je echter goed bekijken. Controle F was vals, **controle G** was de goede controle.



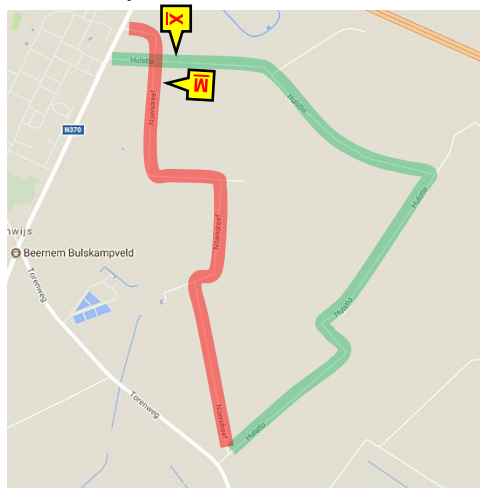
Vervolgens bracht het kaartfragment je aan de andere kant van de spoorlijn en volgde nog **controleletter E** ten westen van 'Patersveld' om nadien een tweede keer geconfronteerd te worden met de nieuw aangelegde brug (ter hoogte van de ellips op de kaart). De oplossing was hier iets eenvoudiger. Je uiteraard niet opnieuw laten verleiden om de brug over te rijden maar de nieuwe wegaansluiting gebruiken zodat je langs het water blijft rijden. De beloning volgde pas een stuk verder nabij het driehoekje dat duidelijk zichtbaar was op de kaart. Opletten geblazen echter want in werkelijkheid zijn 2 driehoekjes te vinden die 120 meter van elkaar verwijderd liggen. Op het eerste driehoekje was valse controleletter H te vinden. Op het effectief ingetekende driehoekje stond **controleletter J**.



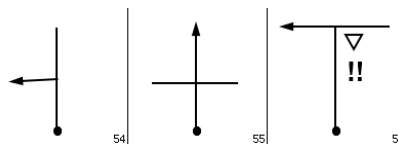
Na het driehoekje was het 'uitbollen' richting finish van het kaartfragment zonder controleletters.

### Pagina 3

Na het kaartfragment volgde opnieuw een pagina met bol-pijl opdrachten richting GTC 2. Bij situatie 41, 42 & 43 was een ontbonden driehoekje met **controleletter K** wat geen grote moeilijkheden mocht opleveren. Een ander ontbonden driehoekje (bij situatie 45, 46 & 47) is door de herstperiode net iets moeilijker te zien. Het leverde echter **controleletter L** op. De controleletter bevond zich niet op het driehoekje maar wel zo'n 200 meter na het driehoekje. De grootste moeilijkheid zat hem echter bij situatie 54. De opdracht luidde



'linksaf "beetje scherp"' maar de eerste mogelijkheid om linksaf te gaan lag niet zoals getekend in het roadbook. Verder rijden dus om na ongeveer 1300 meter linksaf 'beetje scherp' te kunnen gaan. Leuke anekdote: wie de foute route reed, kon de volgende opdrachten uit het roadbook zonder problemen uitvoeren en kwam automatisch op het goede parcours terecht. De foute route (rode route op kaart hiernaast) bevatte (veiligheids)controle M, de goede route (groene route op kaart hiernaast) bevatte (veiligheids)controle X.



## Pagina 4

Bij GTC 2 was het wachten tot het binnenrijden van de tijdcontrole om het vervolg van het roadbook te ontvangen. Meteen aan de bak met een bladzijde bol-pijl waarvan de situaties wel heel snel achter elkaar volgden. Bij situatie 73 werd de juiste afslag links beloond met **controle Z**. Bij situatie 79 werd de juiste afslag links (richting 'uitrit' [let op, laat je niet verleiden door het bord 'uitrit' die bij situatie 78 ook reeds zichtbaar was]) werd beloond met **controle N**. De rest van het bol-pijl traject op pagina 4 kende geen problemen meer en loodste je naar de start van een kaartfragment. Bij situatie 84 volgde weliswaar nog een (veiligheids)**controle P**.

## Pagina 5 – kaart 2



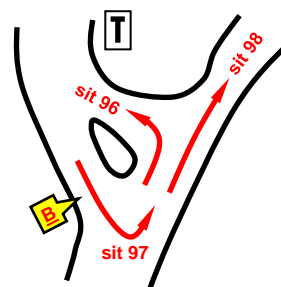
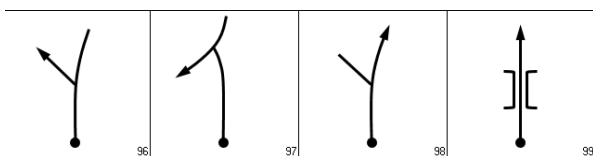
Vrijwel meteen na de start van het kaartfragment volgden twee driehoekjes. Een klein driehoekje te noorden van 'Driekoningen' leverde de **controle Q** op terwijl de grotere driehoek nabij de brug van de snelweg volledig ingetekend was en de goede route de **controle R** opleverde (goede route = kortste route = met wijzerzin). Het vervolg van het kaartfragment leverde geen problemen meer op met onder meer langsrijder **controle T** ten oosten van 'Kampveld' en **controle U** nabij het kasteel van Rooiveld (volledig ingetekende lus: goede route = kortste route = tegenwijzerzin).

## Pagina 6

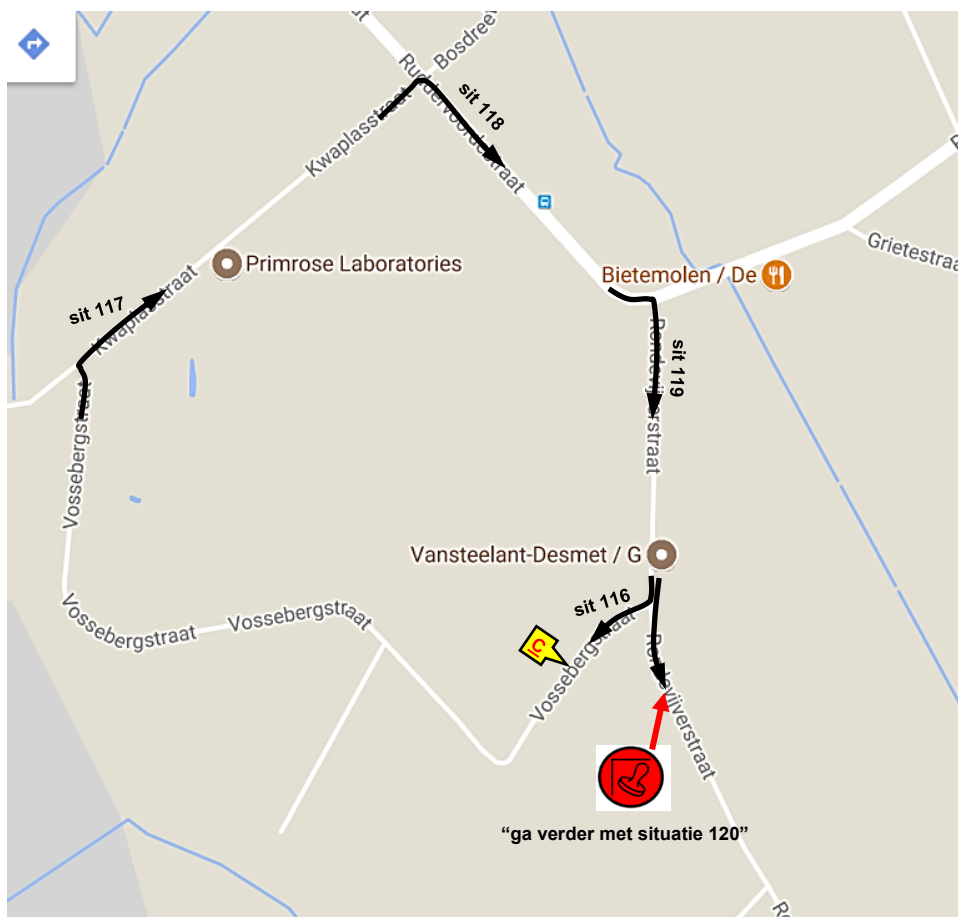
Na het kaartfragment volgde vanaf situatie 87 tem situatie 91 een 'overbruggingsroute' naar een volgend interessant wedstrijdgebied. Geen controleletters dus tussen situatie 87 en 91 en zéér eenvoudige bol-pijl opdrachten met afstandsvermelding. Vanaf situatie 93 opnieuw opletten geblazen! Op de situatie moest je de afstand noteren in het eerstvolgende vrije vakje. Goed de bol-pijl opdracht in zijn volledigheid voorlezen en op details letten. Bemerkt dat de linkse weg een onverharde weg betreft. Het eerste kruispunt die op je route lag was volledig geasfalteerd. Doorrijden dus en nog geen afstand noteren in het eerstvolgende vrije vakje. Even verder op volgende bemande **stempelcontrole '4'**. Zo'n 600 meter verder volgde echter wel het goede kruispunt met links een onverharde weg waarbij je de afstand tot op 100 meter nauwkeurig kon noteren op je controlekaart. De juiste volgorde op je kaart was dus eerst de stempelcontrole en dan pas de **afstandsbeplating** (en niet andersom).



Bij situatie 96, 97 & 98 opnieuw opletten geblazen. Opnieuw een (verhoogd) pleintje, al had je misschien niet meteen de intentie om de weg in te rijden gezien het bord 'doodlopende weg'. Oplossing was als volgt en werd beloond met **controle B**. Situatie 99 (brug oversteken) diende als back-up om eenvoudig opnieuw op de goede route te komen mocht je de mist ingaan bij situatie 96, 97 & 98.

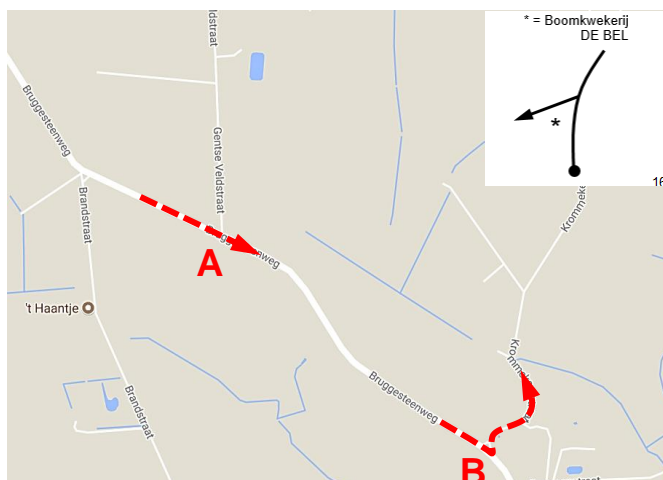


Het vervolg van de route kende opnieuw weinig problemen. Op de route nog even bemande **stempelcontrole '1'** aandoen (situatie 107) alvorens de 5<sup>de</sup> afslag links te nemen (situatie 107 tem 111). Goed uit je doppen kijken en de juiste afslag nemen. De uitzetters hebben echter bewust geen controleletter in de goede weg geplaatst om de twijfel echter te doen toeslaan. Een donkere doortocht door het Groenhovebos -nog steeds bewust zonder controleletters- deed de twijfels nog extra toenemen. Pas bij situatie 116 dook een bemande stempelcontrole op. Opletten, want net voor de bemande stempelcontrole '2' moest je rechtsaf een verstopt wegje in. Die bracht je bij controle C. Het vervolg van de route bracht je uiteindelijk wel tot bij de bemande stempelcontrole '2'. Goede oplossing was dus **controle C – stempelcontrole '2'**. Wie het verstopte wegje niet zag en meteen de stempelcontrole binnen reed, kreeg de opdracht “ga verder met situatie 120” en miste bijgevolg controle C.



## Pagina 1

Etappe 2 begon vrij rustig met een bol-pijl traject en een eerste **controleletter A** in de bosweg tussen situatie 6 & 7. Nadien volgde nog de (veiligheids)**controle B** rondom het ontbonden driehoekje bij situaties 11, 12, 13, 14 & 15. Bij situatie 16 echter opletten geblazen. De situatie luidde 'linksaf scherp richting 'Boomkwekerij DE BEL'. Eénmaal aangekomen bij punt A (op onderstaande hulpkaart) bleek geen aanduiding naar 'Boomkwekerij DE BEL'. Doorrijden dan maar om aan te komen bij punt B (op onderstaande hulpkaart). Daar was effectief het herkenningspunt te vinden met een controleletter. Extra opletten weliswaar, want je moest na het herkenningspunt 'Boomkwekerij DE BEL' afslaan. Dus nog 20 meter verder rijden om na het bord (na het driehoekje) linksaf te gaan. Bijgevolg was **controleletter C vals**. De overige situaties op pagina 1 verliepen zonder moeilijkheden via de stadsrand van Aalter (een gedwongen passage omwille van wegeniswerken). Bewust geen moeilijkheden dus en enkel maar een (veiligheids)**controle D** bij situatie 20.

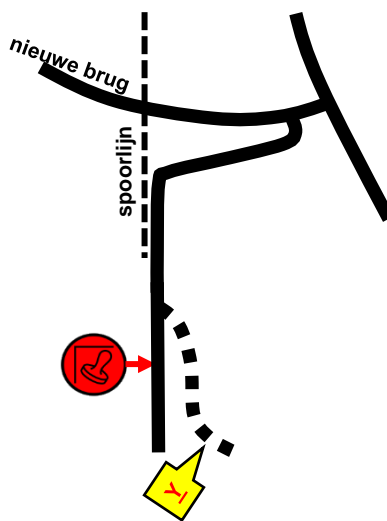


## Pagina 2 – kaart 1

Het eerste kaartfragment van deze tweede etappe speelde zich af rond de pas aangelegde brug 'Nieuwendam'. Het complex werd pas recent geopend (eind augustus 2017) en dankzij recent afgesloten spoorwegen en nieuw aangelegde wegen meteen een ideaal speelterrein voor een navigatierit. Net geen kilometer na de start van het kaartfragment volgde de eerste confrontatie met de nieuwe aangelegde wegen.

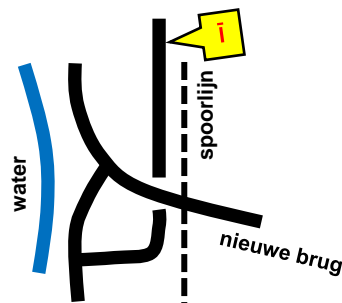
Eerste opdracht was uiteraard om de kortste route tussen de pijlen te bepalen. Hierin geen grote moeilijkheden. Enkel opletten met de spoorwegoverwegen die op de kaart aangegeven waren als onbestaande dmv een duidelijke witte stip. De nevenroute van pijl 1 naar 2 leek nog de moeilijkste, maar éénmaal de afgesloten spooroverwegen omzeild bleek er uiteindelijk maar 1 route te zijn die je richting pijl 2 bracht.

De grootste moeilijkheid zat hem dus niet in het bepalen van de route maar wel in het juist afrijden van deze route... Om de goede route te vinden na pijl 1 mocht je je niet laten verleiden om de nieuwe brug op te rijden maar het oude (parallel)weggetje nemen. Die boog net voor de spoorlijn af naar links en in de verte was de bemande stempelcontrole '3' zichtbaar. Echter niet te snel tevreden zijn en 100 meter voor de stempelcontrole de nieuw aangelegde weg verlaten en de bosweg links nemen (oude weg – enkel kaartwegen berijden). Daar werd je beloond met **controle Y**. Bemande **stempelcontrole '3'** was bijgevolg **vals**.

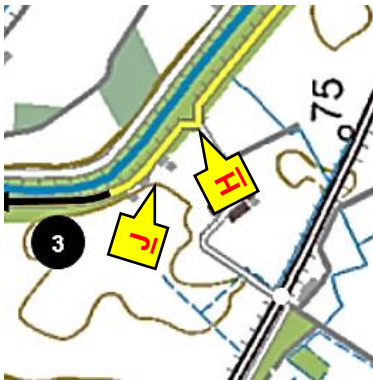


Op de kortste route richting pijl 2 nog (veiligheids)**controle F** noteren ten noorden van 'Blekkerbos' (kortste weg = voor het driehoekje afslaan en niet via valse controle G) en controle E ten westen van 'Patersveld'.

Om pijl 2 te bereiken was het echter weer opletten geblazen. Ter hoogte van de ellips op de kaart opnieuw je niet laten verleiden om de nieuwe brug op te rijden maar de nieuwe wegaansluiting gebruiken (rechtsaf) om zo parallel met het water te blijven. Zo'n 100 meter verder linksaf (de weg met het grote bord 'spoorovergang afgesloten'). Net voor de gesloten spoorwegovergang links meebuigen (onder de nieuwe brug) door om beloond te worden met **controle I**.

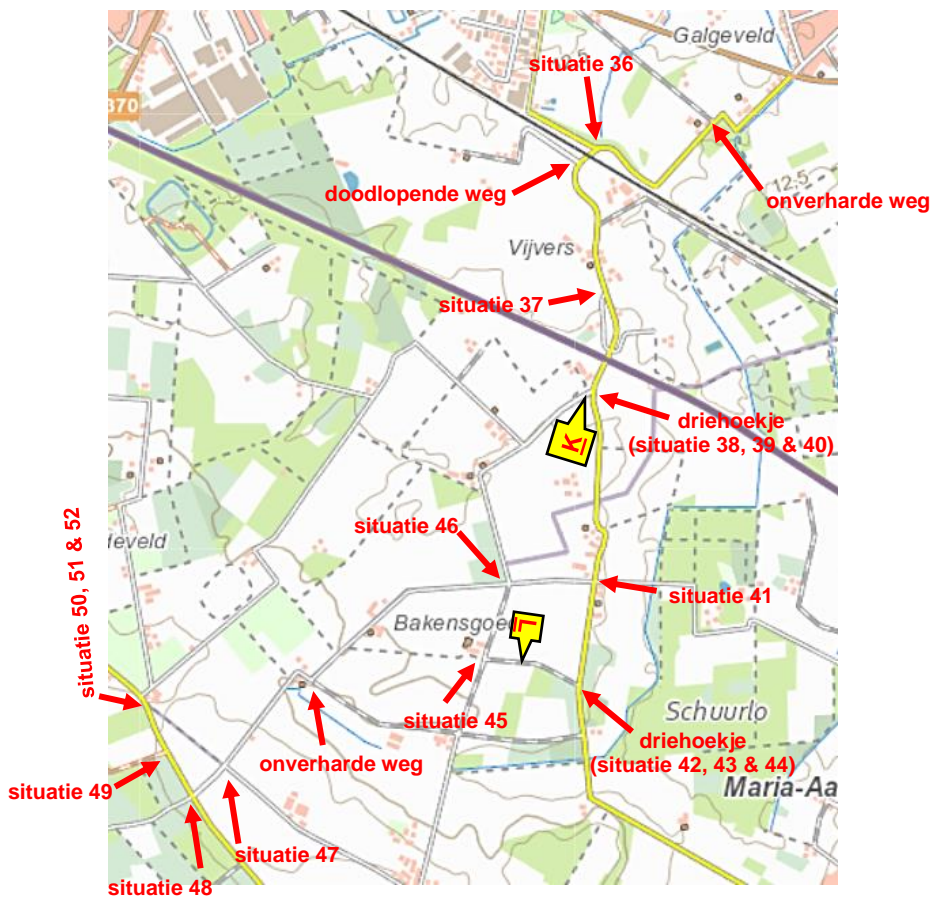


Na pijl 2 richting pijl 3 met een zeer eenvoudige nevenroute maar weliswaar met een duidelijk driehoekje in de route. Opletten echter want in werkelijkheid zijn 2 driehoekjes te vinden die 120 meter van elkaar verwijderd liggen. Op het eerste driehoekje (verborgen onder de vallende bladeren) was goede **controleletter H** te vinden. 120 meter verder was een duidelijkere (verharde) driehoek aanwezig, weliswaar niet op de plaats van de driehoek op het kaartfragment met bijgevolg de **valse controleletter J**.

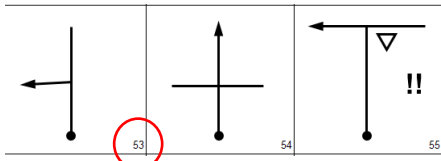


## Pagina 3

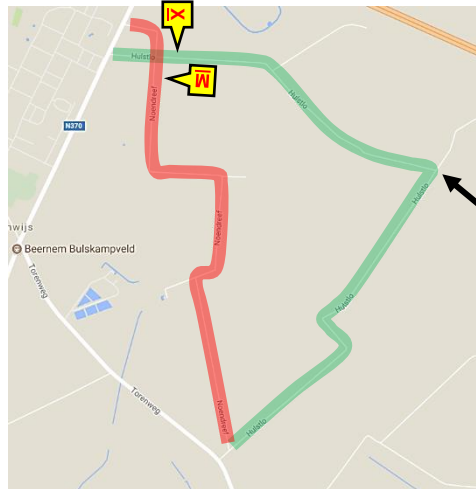
Na het kaartfragment volgde opnieuw een pagina met bol-pijl opdrachten richting GTC 2. Vanaf situatie 36 tot en met situatie 52 gestyleerd bol-pijl en goed opletten indien de zijwegen nu effectief verhard of onverhard waren! Op de route bevonden zich **controles K & L**.



Opletten bij situatie 53. De gestyleerde bol-pijl opdrachten liepen tot en met situatie 52. Situatie 53 was dus een meestrechtdoorlopende bol-pijl opdracht. De opdracht luidde 'linksaf "beetje scherp"' maar de eerste mogelijkheid om linksaf te gaan lag niet zoals getekend in het roadbook. Verder rijden dus om na ongeveer 1300 meter linksaf 'beetje scherp' te kunnen gaan. Leuke anekdote: wie de foute route reed, kon de volgende opdrachten uit het roadbook zonder problemen uitvoeren en kwam automatisch op het goede parcours terecht. De foute route (rode route op kaart hieronder) bevatte (veiligheids)controle M, de goede route (groene route op kaart hieronder) bevatte (veiligheids)controle X. Wellicht de meest gemiste controle van de wedstrijd...



situatie 36 **tem 52**  
=  
gestyleerd bol-pijl



situatie 53

## Pagina 4

Bij GTC 2 was het wachten tot het binnenrijden van de tijdcontrole om het vervolg van het roadbook te ontvangen. Meteen aan de bak met een bladzijde bol-pijl waarvan de situaties wel heel snel achter elkaar volgden. Bij situatie 72 werd de juiste afslag links beloond met **controle Z**. Bij situatie 78 werd de juiste afslag links (richting 'uitrit' [let op, laat je niet verleiden door het bord 'uitrit' die bij situatie 77 ook reeds zichtbaar was]) werd beloond met **controle N**. De rest van het bol-pijl traject op pagina 4 kende geen problemen meer en loodste je naar de start van een kaartfragment. Bij situatie 83 volgde weliswaar nog een (veiligheids)**controle P**.

## Pagina 5 – kaart 2



Vrijwel meteen na de start van het kaartfragment een eerste klein driehoekje beloond met **controle Q**. Even verder op een grotere driehoek waar eveneens het punt van verlaten was om blokkade 1 te gaan omzeilen. Het resulteerde in een volledige lus (met wijzerzin) rondom de driehoek (zie rode lijn op kaart hiernaast) met **controle R**.

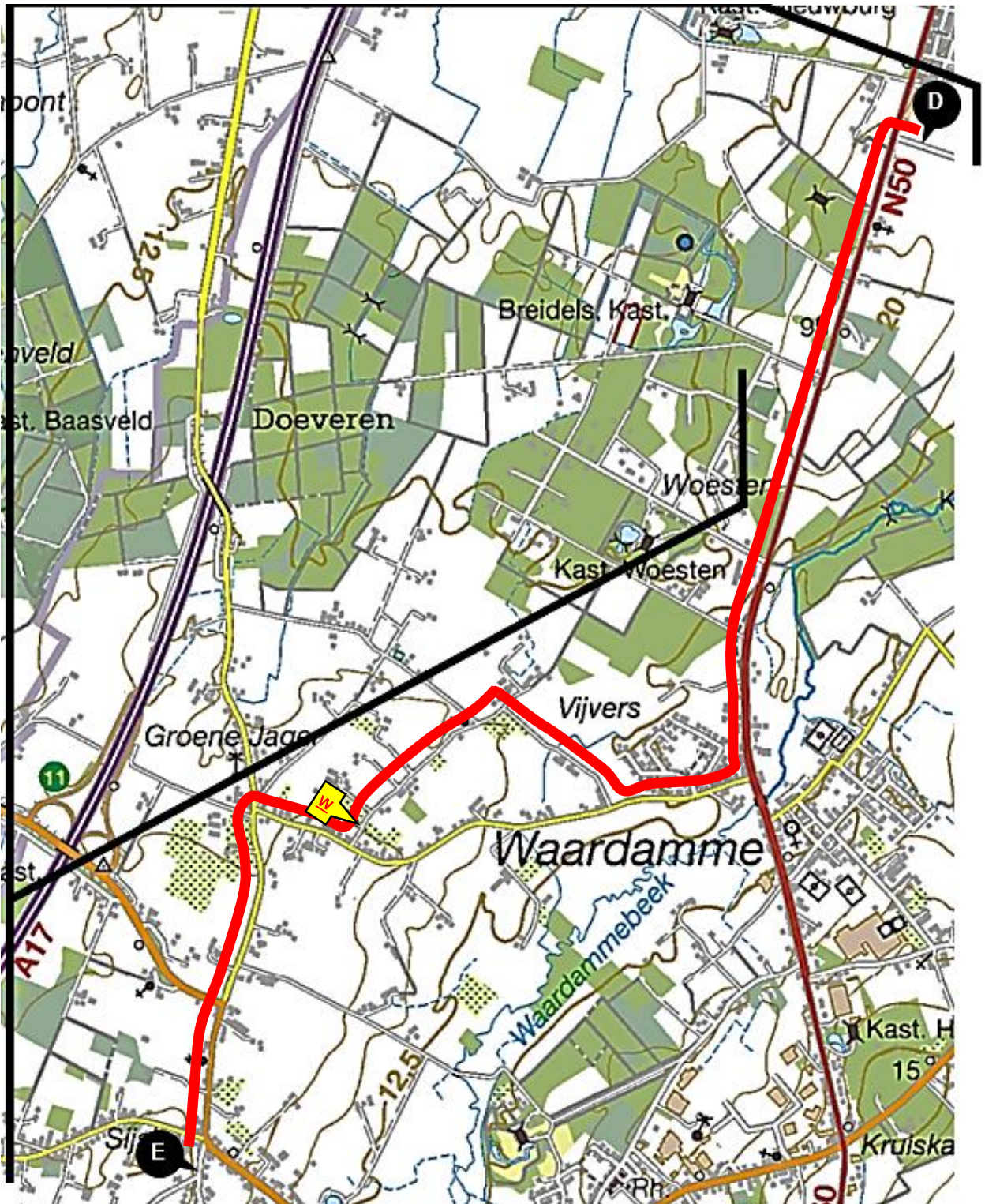
De oplossing van blokkade 2 hoeft geen uitleg. Een eenvoudige blokkade met **controle T** langs de bosweg aan de rand van het Kampveldbos.

Blokkade 3 was gesitueerd ter hoogte van het kasteel van Rooiveld. De juiste oplossing leverde een ommetje via de kasteeldreef en **controle U** (zie rode lijn op kaart hiernaast).



## Pagina 6 – kaart 3

Een nieuw kaartleesysteem 'grensbenadering' dat vanaf dit seizoen toegelaten is in de toerismeklasse mocht natuurlijk niet ontbreken. De "moeilijkheid" was het zoeken naar de route die zo dicht mogelijk bij de grens komt. Op veel momenten verliep de route langs grote wegen zonder controleletters en vrij ver van de grens af. Het leidde misschien voor wat twijfels in de cockpit maar de meeste boswegen zijn er simpelweg niet meer te rijden. Op het kaartfragment stond een **controle W** (zie oplossing [rode lijn] hieronder).

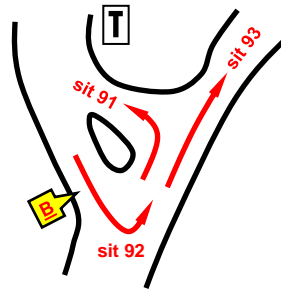
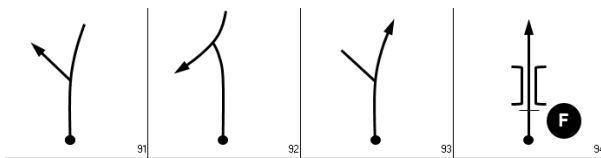


## Pagina 7

Vanaf situatie 87 opnieuw opletten geblazen in het bol-pijl traject! Op situatie 88 moest je de afstand noteren in het eerstvolgende vrije vakje. Goed de bol-pijl opdracht in zijn volledigheid voorlezen en op details letten. Bemerkt dat de linkse weg een onverharde weg betreft. Het eerste kruispunt die op je route lag was volledig geasfalteerd. Doorrijden dus en nog geen afstand noteren in het eerstvolgende vrije vakje. Even verder op volgende bemande **stempelcontrole '4'**. Zo'n 600 meter verder volgde echter wel het goede kruispunt met links een onverharde weg waarbij je de afstand tot op 100 meter nauwkeurig kon noteren op je controlekaart. De juiste volgorde op je kaart was dus eerst de stempelcontrole en dan pas de **afstandsbeplating** (en niet andersom).



Bij situatie 91, 92 & 93 opnieuw opletten. Opnieuw een (verhoogd) pleintje, al had je misschien niet meteen de intentie om de weg in te rijden gezien het bord 'doodlopende weg'. Oplossing was als volgt en werd beloond met **controle B**. Situatie 94 (brug oversteken = start stafkaart) diende als back-up om eenvoudig opnieuw op de goede route te komen mocht je de mist ingaan bij situatie 91, 92 & 93.



## Pagina 8 – kaart 4

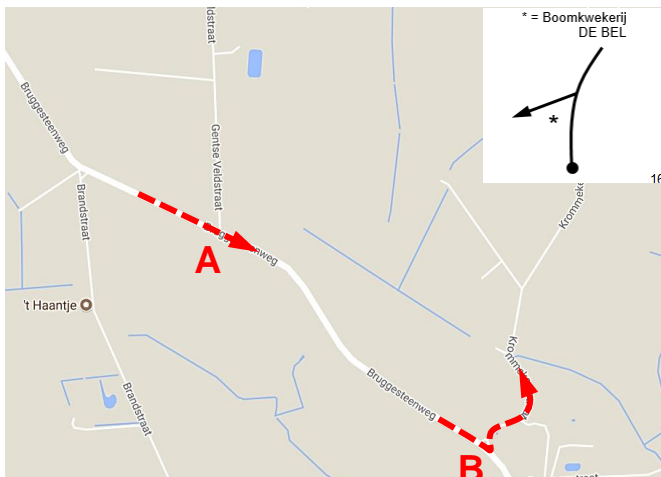


Als laatste kaartfragment volgde opnieuw een stukje kaartlezen met een duidelijk verschil tussen kaart en werkelijkheid. Hierboven is links het roadbook afgebeeld, rechts de actuele kaart met de controleborden / controleposten. Ter hoogte van de ellips op de kaart in het roadbook niet de nieuw aangelegde tunnel nemen maar de oude weg 'boven' om bemande **stempelcontrole '1'** te bereiken. Na de bemande stempelcontrole linksaf maar in werkelijkheid zijn er 2 wegen. De goede oplossing was de verste weg linksaf via **controle X**. Nadien een lusje rijden om nogmaals langs bemande **stempelcontrole '1'** te passeren (en de al dan niet gemiste controle X "af te blokken").



## Pagina 1

Etappe 2 begon vrij rustig met een bol-pijl traject en een eerste **controleletter A** in de bosweg tussen situatie 6 & 7. Nadien volgde nog de (veiligheids)**controle B** rondom het ontbonden driehoekje bij situaties 11, 12, 13, 14 & 15. Bij situatie 16 echter opletten geblazen. De situatie luidde 'linksaf scherp richting 'Boomkwekerij DE BEL'. Eénmaal aangekomen bij punt A (op onderstaande hulpkaart) bleek geen aanduiding naar 'Boomkwekerij DE BEL'. Doorrijden dan maar om aan te komen bij punt B (op onderstaande hulpkaart). Daar was effectief het herkenningspunt te vinden met een controleletter. Extra opletten weliswaar, want je moest na het herkenningspunt 'Boomkwekerij DE BEL' afslaan. Dus nog 20 meter verder rijden om na het bord (na het driehoekje) linksaf te gaan. Bijgevolg was **controleletter C vals**. De overige situaties op pagina 1 verliepen zonder moeilijkheden via de stadsrand van Aalter (een gedwongen passage omwille van wegeniswerken). Bewust geen moeilijkheden dus en enkel maar een (veiligheids)**controle D** bij situatie 20.



## Pagina 2 – kaart 1

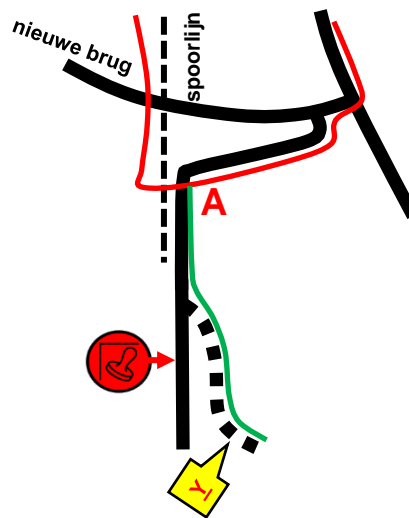
Het eerste kaartfragment van deze tweede etappe speelde zich af rond de pas aangelegde brug 'Nieuwendam'. Het complex werd pas recent geopend (eind augustus 2017) en dankzij recent afgesloten spoorwegen en nieuw aangelegde wegen meteen een ideaal speelterrein voor een navigatierit. Net geen kilometer na de start van het kaartfragment volgde de eerste confrontatie met de nieuwe aangelegde wegen.

Eerste opdracht was uiteraard om de kortste route tussen de pijlen te bepalen. Hierin geen grote moeilijkheden met een eenvoudige nevenroute naar pijl 1 (zie rode route op kaart hieronder). De grootste moeilijkheid zat hem echter in het juist afrijden van deze route en de natuurlijke blokkades door gesloten spoorwegovergangen... Om de goede kaartweg te rijden mocht je je niet laten verleiden om de nieuwe brug op te rijden maar het oude (parallel)weggetje nemen. Daar wil je dan via de op de kaart afgebeelde spoorwegovergang de spoorlijn kruisen. In werkelijkheid niet meer mogelijk (natuurlijke blokkade; zie punt A op onderstaande schets van de werkelijkheid) dus verplicht mee afbuigen naar links en een omrijroute creëren. Op die omrijroute was in de verte de bemande stempelcontrole '3' zichtbaar. Echter niet te snel tevreden zijn en 100 meter voor de stempelcontrole de nieuw aangelegde weg verlaten en de bosweg links nemen (oude weg – enkel kaartwegen berijden). Daar werd je beloond met **controle Y**. Bemandede **stempelcontrole '3'** was bijgevolg **vals**.

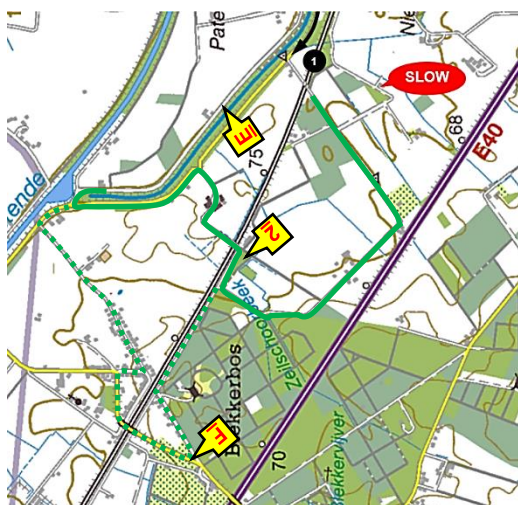
### ROADBOOK



### WERKELIJKHEID



De omrijroute vervolgen tot bij punt B (op kaart hierboven) om bij punt B **keercontrole 1** aan te treffen (net voor een tweede afgesloten spoorwegovergang). Omrijroute opnieuw construeren om zo snel mogelijk je nevenroute op te halen via de groene route op de kaart hieronder.

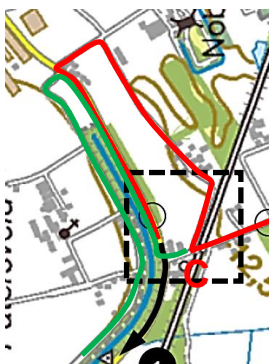


Ook deze omrijroute blijkt in werkelijkheid niet te rijden want bij **keercontrole 2** kwam je opnieuw voor een gesloten spoorwegovergang te staan.

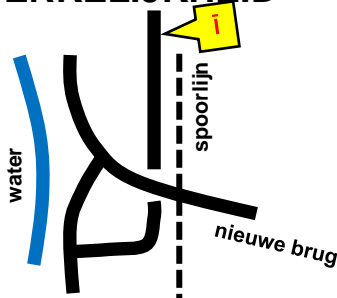
Opnieuw een nieuwe omrijroute construeren die zo kort mogelijk naar het punt van hervatten gaat (groene stippellijn op kaart hiernaast). Op die nieuwe omrijroute nog **controle F** ten noorden van 'Blekkerbos' (kortste route = voor het pleintje) en **controle E** ten westen van 'Patersveld'.

Op het einde van je omrijroute niet vergeten je nevenroute zoveel mogelijk te gaan berijden en dus je nevenroute op te halen nabij punt C op onderstaande kaart. Om dat punt van hervatten te vinden was het echter weer opletten geblazen. Ter hoogte van de ellips op de kaart opnieuw je niet laten verleiden om de nieuwe brug op te rijden maar de nieuwe wegaansluiting gebruiken (rechtsaf) om zo parallel met het water te blijven. Zo'n 100 meter verder linksaf (de weg met het grote bord 'spoorovergang afgesloten'). Net voor de gesloten spoorwegovergang links meebuigen (onder de nieuwe brug) door om beloond te worden met **controle I**.

## ROADBOOK



## WERKELIJKHEID

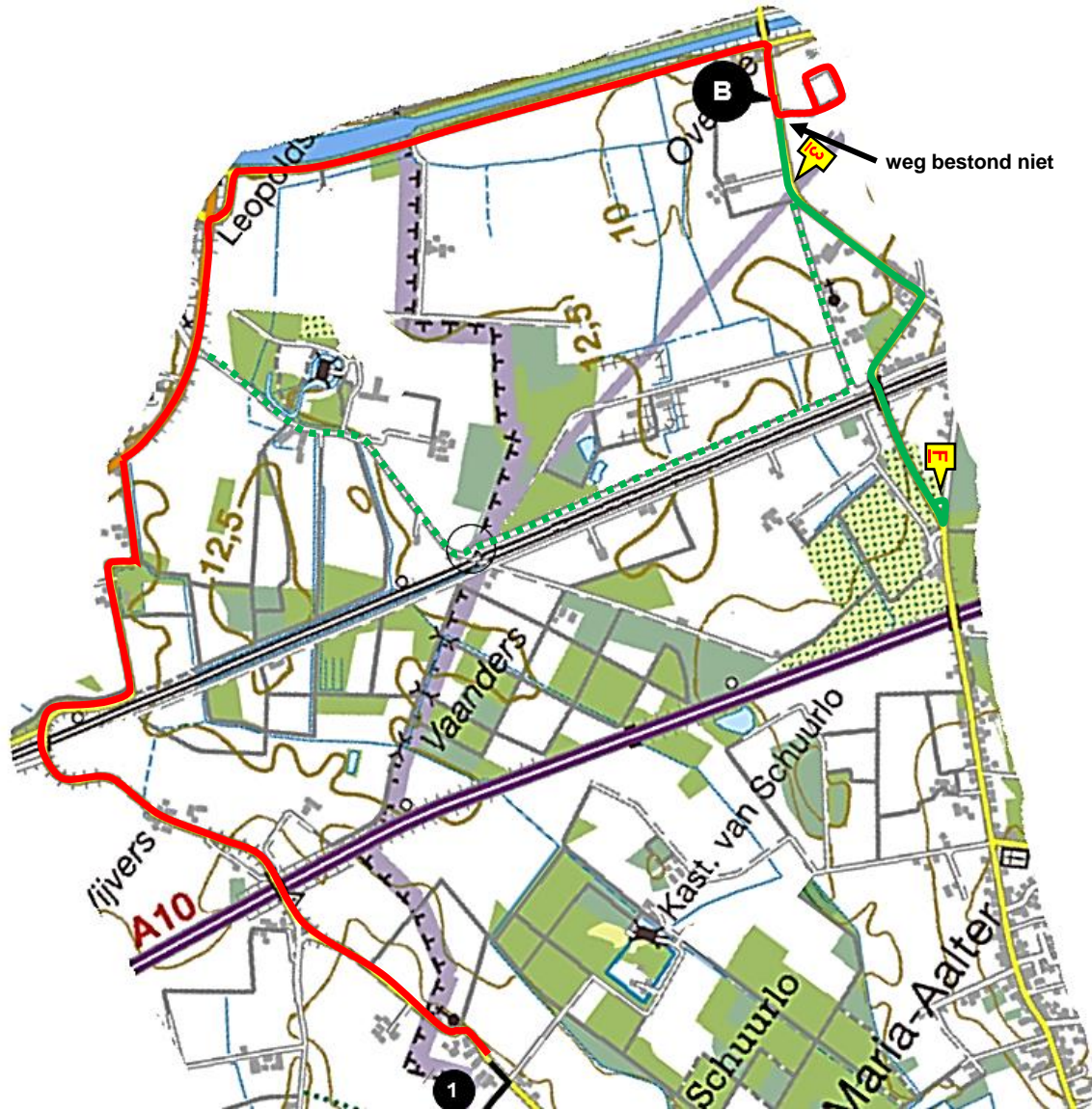


Na pijl 1 richting finish van het kaartfragment. Op deze routep weg naar de finish van het kaartfragment enkel nog aandacht weliswaar met een duidelijk driehoekje in de route. Opletten echter want in werkelijkheid zijn 2 driehoekjes te vinden die 120 meter van elkaar verwijderd liggen. Op het eerste driehoekje (verborgen onder de vallende bladeren) was goede **controleletter H** te vinden. 120 meter verder was een duidelijkere (verharde) driehoek aanwezig, weliswaar niet op de plaats van de driehoek op het kaartfragment met bijgevolg de **valse controleletter J**.



## Pagina 3 – kaart 2

Het einde van kaartfragment 1 was ook meteen de start van kaartfragment 2, pijlbenadering. Opletten bij het construeren van de kortste route naar de voet van pijl 1. Deze verliep via een keerlus net na de start van het kaartfragment (rode route op onderstaande kaart). De keerlus was echter in werkelijkheid niet te rijden (natuurlijke blokkade). Route ophalen via een omrijroute via een nieuwe keerlus aan de andere zijde van de brug (groene route op onderstaande kaart) en beloning met **controle F**. Deze omrijroute werd net voor het punt van hervatten onderbroken door **keercontrole 3**. Een nieuwe omrijroute construeren leverde weinig problemen op en bracht je terug op de route die de "foutrijders" ook hadden uitgestippeld.



Vervolgens was het de beurt om pijl 1 te gaan benaderen (met wijzerzin). Het leverde een eerste **controle K** op via het driehoekje (zo dicht mogelijk de pijl benaderen) maar al heel snel werd de uitgestippelde nevenroute (zie rode route op kaart hieronder) onderbroken door **keercontrole 4**. Het leverde een omrijroute (zie groene route op kaart hieronder) op. Die werd onderbroken door **keercontrole 5**. Het leverde een nieuwe omrijroute op. Opletten: je hoeft de eerder gemaakte omrijroute niet op te halen maar de kortst mogelijke route naar je geplande nevenroute te construeren. Bijgevolg was **keercontrole 6 vals**. **Keercontrole 7** stond uiteraard wel op de geplande route maar die belette je om een lange lus te rijden om zoveel mogelijk van je route te gaan ophalen. Keercontrole 7 noteren dus en op die positie je nevenroute vervolledigen naar de eerste samenkomst van wegen na pijl 1. Vanaf die positie de kortste route construeren naar de finish van het kaartfragment leverde geen controles meer op.



## Pagina 4

Bol-pijl traject die je van de finish van het kaartfragment naar GTC 2 bracht. Geen moeilijkheden, geen controles maar slechts een "overbruggingstraject" richting GTC 2 om er pas bij het inklokken het vervolg van je roadbook te ontvangen.

## Pagina 5

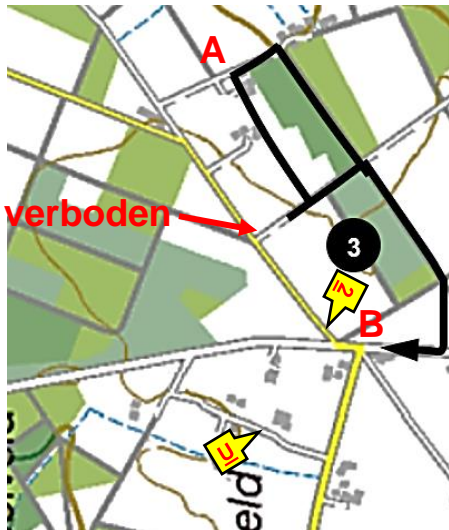
Een visgraat om het nieuwe ontvangen roadbook te openen. Alert navigeren en alle zijwegen (die elkaar snel opvolgden) goed zien bracht je naar **controle Z** en **controle N**. Na de visgraat nog enkele bol-pijl situaties zonder controles die je aan de start van het volgende kaartfragment brachten.

## Pagina 6 – kaart 3



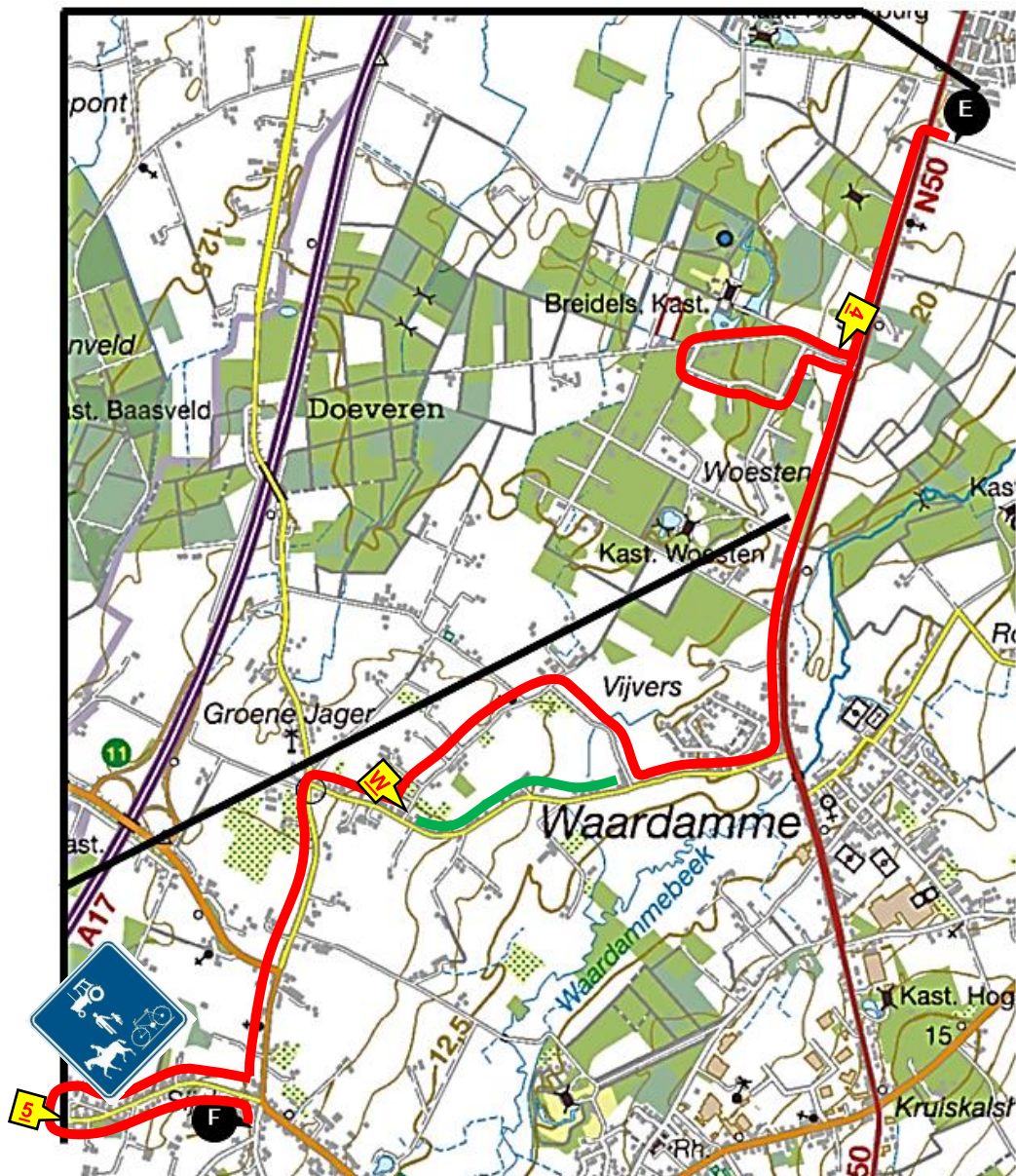
Kaartfragment 3 bestond uit een vrij eenvoudige pijlenrit om even op adem te komen na 2 intensere kaartfragmenten. Op pijl 1 een volledig ingetekende lus via **controle S**. Het verlaten van de lus werd echter onderbroken door **keercontrole 1**. Keren kan niet (anders ga je tegengesteld op je ingetekende lijn) dus nogmaals langs **controle S**. Daarna punt van hervatten bepalen en die lag bij punt A op kaartje hiernaast. Bij punt A nogmaals linksaf om opnieuw niet tegengesteld te rijden op je pijl. Op dit moment ben je immers reeds je nevenroute van pijl 1 naar pijl 2 aan het rijden. Dus nogmaals langs **controle S**.

De route van pijl 1 naar pijl 2 & van pijl 2 naar pijl 3 leverde geen problemen op met **controle T** ten oosten van 'Kampveld' aan de rand van het Kampveldbos (450 meter na pijl 2).



Bij pijl 3 rondom het kasteel van Rooiveld wel opletten. De bosdreef richting de voet van pijl 3 was verboden voor autoverkeer. Ophalen bij punt A via een keerlus (en **controle U**) ten oosten van het kasteel van Rooiveld. Die omrijroute werd echter onderbroken door **keercontrole 2**. Punt van hervatten komt bij punt B te liggen. Dus nogmaals een lus langs het kasteel van Rooiveld en **controle U**. Nadien de nevenroute vervolgen richting finish van het kaartfragment.

### Pagina 7 – kaart 4



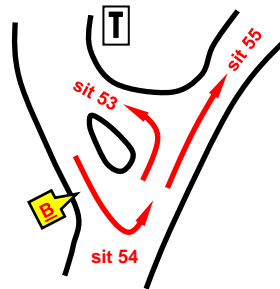
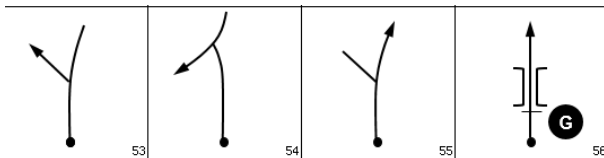
Een volgende kaartleesproef met als navigatiesysteem 'grensbenadering' leverde weinig problemen op. Het was eerder bedoelt om van het ene interessante wedstrijdgebied naar het volgende op een vlotte manier te komen. De "moeilijkheid" was het zoeken naar de route die zo dicht mogelijk bij de grens komt. Een eerste keer kon je de grens dichterbij benaderen via een lus nabij het kasteel van Breidels. Wie deze lus zag werd beloond met **keercontrole 4**. Even de grote weg vervolgen richting Waardamme om voor het centrum rechtsaf te gaan (de gele weg op het kaartfragment). Vervolgens de tweede rechtsaf op de kaart om het oppervlak met de grens te verkleinen. Opletten echter want in werkelijkheid kwam de zijweg 120 meter vroeger dan op de kaart. Een **wegverlegging** dus en omrijden door de gele weg verder te vervolgen. **Controle W** was bijgevolg **vals**. Net voor de finish van het kaartfragment het lusje nabij de grens nog opmerken. Niet meteen naar de finish dus maar een keerlus gaan maken. Bij aanvang van de keerlus stond echter een "F99c" bord die je belette de weg in te rijden. Keren ter plaatse niet toegestaan. Omrijden dus door de lus andersom te nemen werd beloond met **keercontrole 5**.



(F99c verkeersbord → inrijden niet toegestaan)

## Pagina 8

Op pagina 8 net na situatie 50 een bemande **stempelcontrole '3'** om daarna aandachtig te zijn bij situatie 53, 54 & 55. Opnieuw een (verhoogd) pleintje, al had je misschien niet meteen de intentie om de weg in te rijden gezien het bord 'doodlopende weg'. Oplossing was als volgt en werd beloond met **controle B**. Situatie 56 (brug oversteken = start stafkaart) diende als back-up om eenvoudig opnieuw op de goede route te komen mocht je de mist ingaan bij situatie 53, 54 & 55.

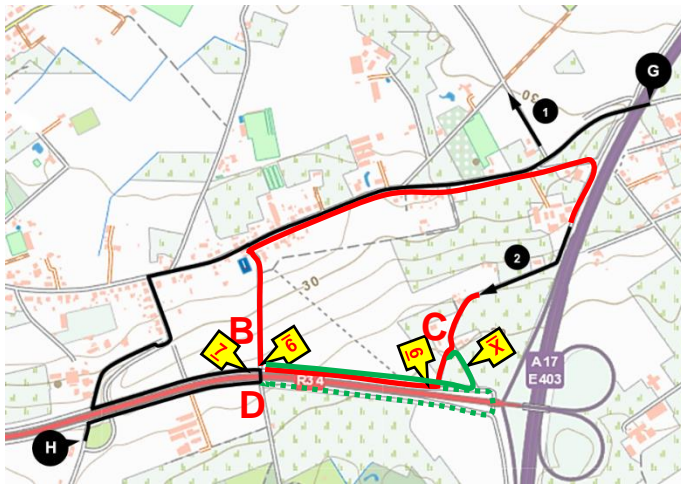


## Pagina 9 – kaart 5

Een sportklasse zou geen sportklasse zijn als het systeem 'ingetekende lijn met pijlopdrachten' niet voorkwam. Een eenvoudige versie waarbij de basisregels toegepast werden maar door de grote afwisseling aan navigatiesystemen en het 3 uur non-stop kaartlezen misschien wel voldoende om een laatste rangschikking op te maken. Om het kaartfragment duidelijker te maken werd de kaartleesproef gepresenteerd op schaal 1/10 000.



Pijl 1 was zeer eenvoudig op te lossen. Punt van verlaten bij 'A' en punt van hervatten bij 'B'. Vroeger hervatten ging niet. Op deze route geen controles om wat argwaan te wekken.



Pijl 2 was iets minder eenvoudig. Vooral het bepalen van het juiste punt van verlaten was doorslaggevend in de verdere oplossing van het kaartfragment. Punt B (op het kaartfragment hiernaast) was het correcte punt van verlaten. De route tussen het punt van verlaten en de voet van je pijl moet immers zo kort mogelijk zijn. Echter, bij punt B werd linksaf gaan onderbroken door **keercontrole 9**. Een omrijroute creëren door bij **keercontrole 9** te keren en tegengesteld over de ingetekende lijn in te pikken bij punt C (tegengesteld rijden op je lijn is bij dit navigatiesysteem immers toegelaten) leverde meteen **keercontrole 7** op. Onmiddellijk je weg vervolgen werd “afgeblokt” door bemande **stempelcontrole '1'** en een nieuwe omrijroute bepalen. Hiervoor moest je reeds je nevenroute na pijl 2 tot en met het punt van hervatten reeds uitgetekend hebben

(rode route op de kaart). Punt van hervatten kwam bijgevolg bij punt C te liggen via **controle X** (groene lijn). Eénmaal bij punt C je nevenroute opnieuw volgen maar die werd 100 meter verder reeds opnieuw onderbroken door **keercontrole 6**. Punt van hervatten komt bij punt D te liggen gezien je voorkennis van **keercontrole 9** en **7**. Route naar punt D via groene stippellijn. Bij punt D de ingetekende lijn vervolgen tot bij de finish van het kaartfragment.

## Pagina 10

De wedstrijd werd afgesloten met een bol-pijl traject die vanaf de finish van het laatste kaartfragment in rechte lijn richting finishlocatie trok. Geen valstrikken meer en enkel nog bemande **stempelcontrole '2'** om de controlekaart voor een laatste keer af te stempelen.