RITTENSPORTGIDS

De Vlaamse Autosport leeft ...

2026

LEGENDE EN VERKLARINGEN

BL	=	**Blinde Lijn**
BP	=	**Bol-Pijl**
GBP	=	**Gestileerde Bol-Pijl**
TK	=	**Tijdcontrole**
VTK	=	**Vertreklokaal**
FTK	=	**Finishlokaal**
GTK	=	**Geheime Tijdcontrole**
GSK	=	**Geheime Secondecontrole**
IL	=	**Ingetekende Lijn**
KK	=	**Keercontrole**
MRW	=	**Meest Rechtdoorlopende Weg**
MTW	=	**Mogelijkheid Tot Wegverandering**
PH	=	**Punt van Hervatten**
PV	=	**Punt van Verlaten**
ST	=	**Stempelcontrole**
UPV	=	**Uitzonderlijk Plaatselijk Verkeer**
VK	=	**Veiligheidscontrole**
VVR	=	**Verboden Voor Rittensport**
P	=	**Parking**
CASSIS	=	**Opgelet, wegdek in zeer slechte staat**
SLOW	=	**Opgelet, graag traag**
!!!!	=	**Opgelet, gevaar, vertragen**
X	=	**Tekst: ter plaatse te lezen, vb. handwijzer STOP**



Stopteken



Voorrangsbord



Brug over



Brug onder



Kruispunt met lichten



Spoorweg



Elektriciteitscabine



Huis, gebouw of serre



Kapel, kerk of Mariabeeld

VERBODEN WEGEN

Een aantal wegen zijn verboden en mogen dus nooit bereden worden. Ze moeten niet ingetekend worden, d.w.z. de inrichter beschouwt ze als onbestaande.

Vergeet niet dat de wegcode altijd primeert.

Een eerste soort zijn wegen die verkeerstechnisch verboden zijn voor het verkeer van motorvoertuigen door middel van verkeersborden. Zie C1-C3-C5-C31a-C31b-C33-D1-D3-D5-F99c en F101c.

Verbodsborden



C1: Verboden richting voor iedere bestuurder.



C3: Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder.



C5: Verboden toegang voor bestuurders van motorvoertuigen met meer dan twee wielen en van motorfietsen met zijspan.



C31a: Verbod aan de volgende straat of kruispunt af te slaan in de richting door de pijl aangegeven.



C31b: Verbod aan de volgende straat of kruispunt af te slaan in de richting door de pijl aangegeven.



C33: Vanaf het verkeersbord tot de volgende straat of kruispunt, verboden te keren.

Gebodsborden



D1: Verplichting de door de pijl aangeduide richting te volgen. De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijl. Wanneer het verkeersbord dat een niet-gebogen pijl voorstelt, op een hindernis geplaatst is, betekent het dat langs de door de pijl aangeduide richting moet voorbijgereden worden.





D3: Verplichting één van de door de pijlen aangeduide richtingen te volgen. De plaatsgesteldheid bepaalt de stand van de pijlen.



D5: Verplicht rondgaand verkeer.

Aanwijzingsborden



F9: Autoweg.



F5: Begin van een autosnelweg.





F99c en F101c – Weg voorbehouden voor het verkeer van landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters

Door de aanwezigheid van één van deze verkeersborden, wordt de weg niet toegankelijk voor het verkeer van motorvoertuigen. Men blijft dus zijn weg vervolgen tot aan de situatie die is getekend.

Een tweede soort wegen zijn wegen die verkeerstechnisch mogen en kunnen bereden worden, doch in de Rittensport als verboden beschouwd worden: Autowegen en autosnelwegen. Zie F9-F5

Autowegen en autosnelwegen kunnen wel in de aan- of uitlooproute worden opgenomen. Zij moeten dan ook bereden worden als de inrichter daartoe opdracht geeft. Tijdens het rijden van het parcours zijn ze echter verboden.

Een derde soort zijn private wegen en deze zijn ten strengste verboden. Meestal kan je deze herkennen aan een afsluiting, een brievenbus of zelfs een zelf aangebracht bord met de tekst „PRIVAAT".

Een vierde soort verboden wegen zijn doodlopende wegen aangeduid door het bord F45. (zie hieronder links) Deze kunnen zowel links als rechts van de weg staan. Deze zijn verboden in alle getekende situaties.
In kaartopdrachten worden deze borden genegeerd.

Een vijfde soort van verboden wegen zijn parkings aangegeven door het bord E9a (zie hieronder rechts). Deze worden beschouwd als onbestaande.



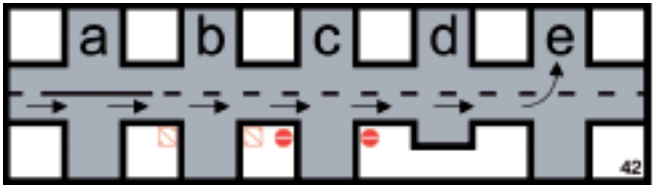
F45: Doodlopende weg



E9a: Parkeren toegelaten

Een zesde soort van verboden weg (richting) is de wegmarkering die het onmogelijk maakt om een straat over te steken of links in te draaien (meestal vergezeld van borden C31a/b of D3). Dit is de witte doorlopende streep in het midden op het wegdek. Omdat men verkeerstechnisch de witte lijn niet mag overschrijden, is de weg een verboden weg.

Hier volgt een voorbeeld van een Bol-Pijl situatie die door de inrichter moeilijk wordt gemaakt door het specifieke karakter van de streek.





Bol-Pijl Fig. 43 kan men niet uitvoeren op punt 'a' omdat de wegmarkering dit belemmert. Bij 'b' aangekomen zorgt een Verboden voor Rit (VVR) ervoor dat dit geen kruispunt is. Ditzelfde komt terug bij 'c' en 'd' waar dit respectievelijk door een C1 verbodsbord en een zichtbaar doodlopende straat verhinderd wordt. Enkel bij punt 'e' kunnen wij onze opdracht uitvoeren. Voor de deelnemers van de klasse Recreatie vermelden de inrichters zoveel mogelijk herkenningspunten of afstanden om de moeilijkheid hier niet te fel op te drijven.

Tijdelijke borden, UPV (Uitgezonderd Plaatselijk Verkeer) dient men te negeren. Let wel op, een weg met een bord verboden voor alle verkeer, C1, C3, mag men nooit inrijden, of dit bord nu tijdelijk is of niet.



C1: Verboden richting voor iedere bestuurder



C3: Verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder.

CONTROLES

Alle organisatoren maken gebruik van de officiële controles, welke voorzien zijn van een letter of cijfer en waar boven aan reflecterende stickers zijn aangebracht. De controleborden staan altijd rechts van de weg en haaks op de rijrichting. Op kleine pleintjes kan uitzonderlijk een bord aan de linkerzijde worden geplaatst indien er rechts geen mogelijkheid is. Een voorbeeld van deze borden dient in het startlokaal getoond te worden. De borden dienen duidelijk en zichtbaar geplaatst te worden.

Routecontroles



Gewone controle
Kan een letter of een cijfer zijn



Veiligheidscontrole
Controle die geplaatst wordt op gevaarlijke situaties. Alleen de kleine letter en/of cijfer dient men te noteren.



Zelfcontrole
Wanneer deze aanduiding in uw roadbook voorkomt dient u de 3 éérste letters te noteren van het straatnaambord in het eerstvolgend lege vakje. De plaatsing van het bord is aangeduid op de situatietekening. Enkel van toepassing in Bol-Pijl.

Onderstaande 2 controles mogen niet gebruikt worden in een RT.



Bemande stempelcontrole
Bij deze controle zal de controleur een stempel plaatsen in het eerstvolgend vrije vakje van de controlekaart.



Zelfstempel
Bij deze controle zal de deelnemer zelf een stempel plaatsen in het eerstvolgend vrije vakje van de controlekaart. De te gebruiken stempel hangt aan het controlebord.



Afstandscontrole
De deelnemer moet tijdens de rit de tot dan afgelegde afstand op 100 meter nauwkeurig noteren op het controleblad. Deze afstand wordt enkel in aanmerking genomen om ex-aequo's te scheiden na het toepassen van de bestaande regels. Het toepassen van een afstandscontrole dient duidelijk aangegeven te zijn in het routeboek.

Tijdcontroles



Tijdcontrole (VTK-FTK-TK)
Aangeduid door een geel bord aan het begin van de tijdzone gevolgd door een rood bord bij de tijdswaarnemer. Dit wordt gebruikt om de tijdscontroles aan te duiden. De tijd wordt opgenomen wanneer de deelnemer het gele bord passeert.



Geheime tijdcontrole (GTK)
Aangeduid door een geel bord aan het begin van de tijdzone gevolgd door een rood bord bij de tijdswaarnemer. Zij worden niet aangekondigd in uw roadbook. De inrichter zal in zijn Bijzonder Wedstrijdreglement vermelden of je hier voor uw ideale tijd mag inklokken en hoeveel dit mag zijn. Indien er geen vermelding is dient u ideaal in te klokken.



Geheime Secondecontrole (GSK)
Zijn bemande controles die enkel voorkomen in een RT-gedeelte (Regelmatigheidstraject in Classics). De commissarissen belast met deze controles zullen de passeertijd in uren, minuten en seconden noteren.



Einde RT-gedeelte



Info-controle
Verboden voor Rittensport en Classic. Bord dat aangeeft dat deze weg absoluut niet mag gebruikt worden. Dit bord mag de inrichter extra bijplaatsen aan de linkse kant van de weg



Tijdsregistratie RT



Afwijking verkeersbord C3
Bord met groene bol op witte achtergrond, geplaatst bij een tijdelijk verkeersbord C3, duidt aan dat deze weg mag bereden worden tijdens deze wedstrijd

REGELMATIGHEIDSTRAJECT

Een regelmatigheidstraject of RT is een traject welke de deelnemer aan een opgelegde gemiddelde snelheid dient te rijden. De inrichter kan deze snelheid op één of meerdere geheime plaatsen meten. De afwijkingen op de opgelegde snelheid zullen bestraffingen opleveren die samen met de controles en de afwijkingen aan de tijdscontroles een klassement zullen opleveren.

- De start van een RT kan gegeven worden door een commissaris of door middel van een zelfstart, aangegeven in het roadbook en een controlepaneel aan de kant van de weg. Een zelfstart moet steeds voorafgegaan worden door een vertreklokaal. De tijd tussen een vertreklokaal en een zelfstart zal minimum 3 minuten bedragen.
- De gemiddelde snelheid van een RT mag maximaal 36 km/u bedragen.
- Het roadbook moet opgemaakt zijn in de systemen bol-pijl, en/of gestileerde bol-pijl en/of ingetekende lijn, en/of geschreven nota's.
- Tijdens een RT kunnen er gewone controles en veiligheidscontroles voorkomen.
- Tijdens een RT kunnen er één of meerdere geheime tijdopnames (GSK) gebeuren.
- De afstand tussen de start van een RT tot de eerste GSK en tussen twee GSK's onderling moet minimaal 3 km bedragen.
- Het einde van een RT zal steeds aangeduid worden door een beige bord met drie transversalen, een TK of door de maximum afstand van de RT, vermeld in het roadbook..
- De tijden geregistreerd door de GSK zullen door een commissaris genoteerd worden in uren, minuten en seconden.
- In een RT-gedeelte mogen nooit bemande of zelfstempels gebruikt worden.
- De ganse afstand van een RT zal worden gereden aan een en dezelfde gemiddelde snelheid.
- Bij meer dan drie tijdopnames (GSK) tijdens een wedstrijd kan de inrichter beslissen het slechtste resultaat te schrappen (Joker). Een Joker is enkel van toepassing bij te laat pointeren. Voor te vroeg pointeren of het missen van een GSK zullen de normale bestraffingen worden toegepast.
  Bij toepassing van een Joker zal dit duidelijk in de briefing worden vermeld.

VIRTUEEL REGELMATIGHEIDSTRAJECT

Een virtueel regelmatigheidstraject (VRT) is een traject dat de deelnemer aan een opgelegde gemiddelde snelheid dient af te leggen. De afwijkingen op de zelf door de deelnemer te berekenen tijd zullen dezelfde bestraffingen opleveren als voor een gewone RT.

- De start van een VRT zal in het roadbook worden vermeld als 'START VRT' ter hoogte van een duidelijk herkenbaar en vast herkenningspunt (bv. verkeersbord).
- Het einde van een VRT zal in het roadbook worden vermeld als 'EINDE VRT' ter hoogte van een duidelijk herkenbaar en vast herkenningspunt (bv. verkeersbord).
- In een VRT kunnen, in tegenstelling tot een gewone RT, bemande controles en/of zelfstempels worden gebruikt. Er kunnen meerdere tijdopnames gebeuren in het roadbook vermeld met "FF1, FF2" enz tussen elke tijdopname. De onderlinge afstand tussen elke tijdopname bedraagt min. 3 km.
- De tijd van een VRT zal berekend worden aan een gemiddelde snelheid van max. 36 km/uur welke onveranderlijk is voor de ganse lengte van de VRT.
- De deelnemer zal de door hemzelf berekende tijd in minuten en seconden noteren in het daartoe voorziene vakje op de controlekaart.
- De afstand van een VRT zal minimaal 3 km bedragen.
- Het roadbook zal opgemaakt worden in de systemen bol-pijl en/of ingetekende lijn en/of geschreven nota's.
- Een VRT mag nooit gebruikt worden tussen 2 TK's waar men zelf de tijd moet berekenen.

SHOWPROEF

Een showproef is een traject welke de deelnemer aan een opgelegde snelheid dient te rijden. De proef wordt gereden op een voor het gewone verkeer afgesloten weg. De afwijkingen op de opgelegde snelheid zullen bestraffingen opleveren die samen met de baancontroles en afwijkingen aan de tijdscontroles een klassement zullen vormen.

- De start van een showproef wordt gegeven door een commissaris
- De gemiddelde snelheid mag maximaal 49,9 km/u bedragen voor Marathon en max. 36 km/u voor Classic wedstrijden.
- De te rijden route wordt aangegeven door het systeem bol-pijl ofwel ingetekende lijn.
- De lengte van het traject mag maximaal 2 km bedragen.
- Het is de deelnemer niet toegestaan om stil te staan op de proef op straffe van 30 strafpunten.
- In een showproef mogen nooit bemande controles of zelfstempels voorkomen.
- De tijd zal opgenomen worden door een GSK.
- Het einde van de showproef zal steeds aangeduid worden door een beige bord met 3 transversalen
- Tijdsbestraffingen zijn dezelfde zoals bij een regelmatigheidstraject.

CONTROLEKAART

Aan de inschrijvingstafel ontvangen de deelnemers hun controlekaart voorzien van startnummer, starttijd en klasse

De routecontroles die zich langs de route bevinden dienen te worden aangebracht met onuitwisbaar materiaal en dit in het eerstvolgend vrije vakje van de controlekaart.

Overschrijvingen, schrappingen, meerlijnige of dubbele inschrijvingen (ook extra dikke) per vakje, zullen steeds als fout worden aanzien.

De deelnemer is verantwoordelijk voor de aantekeningen op zijn controlekaart.

Het uithangen van de ideale kaart zal altijd gebeuren na het verstrijken van de maximale rijtijd van de laatst gestarte deelnemer, van elk deel.

De maximum rijtijd per deel en voor elke klasse moet worden vermeld in de schriftelijke briefing.

De Tijdcontroleur zal de ongebruikte vakjes voor controleletters tot aan zijn tijdcontrole onbruikbaar maken door deze te doorstrepen met onuitwisbare inkt. Bij vergetelheid van de tijdcontroleur zal de deelnemer dit zelf doen.



BESTRAFFINGEN IN RITTTENSPORT EN CLASSIC

- Missen van een routecontrole	20 strfp
- Per minuut te laat aan een TK	1 strfp
- Per minuut te vroeg aan een TK	2 strfp
- Missen van een TK of GSK	20 strfp
- Per seconde te laat aan een GSK (teveel in een VRT)	0,05 strfp
	(maximum 20 strfp)
- Per seconde te vroeg aan een GSK (te weinig in een VRT)	0,10 strfp
	(maximum 20 strfp)
- Meer dan 30 minuten te laat per deel of opgave (Classic)	2000 strfp + gemiste controles
- Meer dan 60 minuten te laat over gans de wedstrijd	2000 strfp + gemiste controles
- Maximale rijtijd overschreden per deel (Rittensport)	2000 strfp + gemiste controles

Ex-aequo's in Rittensport worden voor het dagklassement gescheiden als volgt:

- Per minuut te laat aan GTK	1 strfp
- Per minuut te vroeg aan GTK	2 strfp
- Per 100 m te veel bij AK (afstandscontrole)	1 strfp
- Per 100 m te weinig bij AK	2 strfp

Deze strafpunten dienen enkel om de ex-aequo's te scheiden en worden dus niet samengeteld met de andere opgelopen strafpunten.

Voorsprong op het ideale uur kan niet in aanmerking genomen worden om opgelopen vertragingen goed te maken of in te lopen.

BESTRAFFINGEN IN MARATHON

Zie sportreglement Marathon art 14 bepaling van de strafpunten

GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is Bol-Pijl?

Aan de hand van eenvoudige tekeningen worden de talrijke wegsituaties één voor één voorgesteld. Let wel, wegsituaties, daaronder verstaan we bijeenkomsten van wegen zoals kruispunten, zijwegen, bruggen, maar zeker niet alle bochten.

Zo'n tekeningetje bestaat uit een bolletje en een pijltje en daartussen enkele lijnstukjes. De „BOL" geeft telkens uw positie aan, dus de richting van waaruit je in feite komt, terwijl het „PIJL"-teken de richting aangeeft waar je naar toe moet rijden. Nadat we die situatie hebben uitgevoerd bevinden wij ons weer op het bolleke van de volgende situatie en rijden we wederom naar het pijltje tot we uiteindelijk aan de finish gekomen zijn. Telkens in stijgende numerieke volgorde.

Je dient steeds de kortste weg te nemen tussen bol en pijl.

We zullen hieronder wat voorbeelden geven met commentaar, zodat het toch nog wat duidelijker wordt.

ROADBOOK

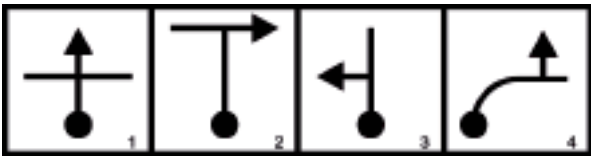


Fig. 1: bij het eerst volgende kruispunt rij je rechtdoor, dus oversteken.

Fig. 2: aan het einde van deze weg gekomen, draai je rechtsaf.

Fig. 3: de eerstvolgende weg naar links inslaan, ("nemen" bij de meeste rittensporters)

Fig. 4: na een bocht op rechts, neem je de eerste weg links. De inrichter heeft het je gemakkelijk gemaakt want hij kon deze situatie ook tekenen als Fig. 3.

Om het je wat makkelijker te maken, kunnen er door de inrichter herkenningspunten worden bijgetekend. Het is aan te raden herkenningspunten te gebruiken om de 5 à 10 situaties. Hier enkele voorbeeldjes:

ROADBOOK

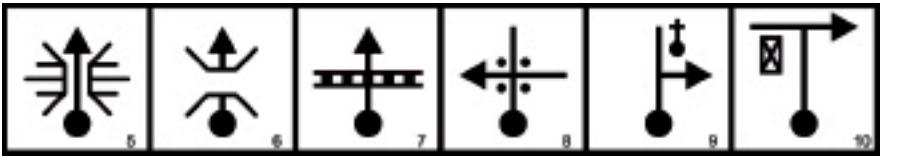


Fig. 5: rechtdoor, over een brug of bruggetje.

Fig. 6: rechtdoor, onder een brug of door een tunnel

Fig. 7: rechtdoor, opgepast, over een spoorweg. "Altijd opletten"

Fig. 8: aan een kruispunt met verkeerslichten, linksaf.

Fig. 9: de eerste weg rechts, met aan de linkerkant van die weg een kapel of een kerk, inslaan. Dus als aan de eerste weg die je langskomt geen kerk of kapel te bespeuren valt, laat je die weg gewoon liggen en rij je verder tot je daadwerkelijk een weg vindt die voldoet aan het Roadbook.

Fig. 10: einde weg rechts met aan de linkerkant een alleenstaand gebouw, huis of fabriek.

GETEKENDE SYSTEMEN

De aard van het wegdek is heel belangrijk bij dit systeem, doordat ze op verschillende manieren worden getekend. Zo worden verharde wegen, wegen die voornamelijk bestaan uit asfalt, beton, klinkers, kasseien en dergelijke, getekend als een doorlopend lijntje. Dus voorgaande situaties hadden allen betrekking op verharde wegen. Onverharde wegen, zoals wegen die voornamelijk bestaan uit grint, aarde, assenwegen maar degelijk berijdbaar, worden getekend als een onderbroken lijn. Ook gevarentekens, voorrangtekens en opmerkingen bij de tekeningetjes hebben wel degelijk belang! Inrichters let op. Niet onnodig onverharde wegen gebruiken. Zorg dat de onverharde wegen goed berijdbaar zijn. Denk er aan dat er ongeveer 60 tot 80 deelnemers over moeten rijden.

ROADBOOK

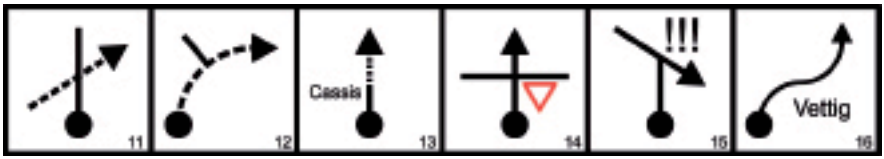


Fig. 11: kruispunt met twee onverharde wegen, rechts afslaan op een onverharde weg. Dus moet je de verharde weg verlaten!

Fig. 12: onverharde weg draait naar rechts, met links een verharde weg laten liggen.

Fig. 13: bij de overgang van de verharde weg naar de onverharde weg moet je oppassen, want die weg is niet in goede staat. (=cassis)

Fig. 14: voorrang geven op het eerstvolgende kruispunt, en dan pas oversteken (meestal gebruikt om een grote baan over te steken). Opgelet, dit wordt niet altijd getekend. Alleen wanneer het bord aanwezig is.

Fig. 15: einde weg, zeer scherp rechts, gevaarlijk! Altijd oppassen!

Fig. 16: Voorzichtigheid geboden, want twee bochten in aantocht die waarschijnlijk flink modderig zijn.

Eigenlijk kan de inrichter met zo'n simpel tekeningetje toch heel wat weergeven, waaraan je kunt herkennen of je nog steeds de juiste weg aan het berijden bent. Het enige wat je nooit met zekerheid weet is, waar ligt die bewuste weg ergens. Je hebt er geen flauw benul van hoever de volgende situatie nu eigenlijk ligt.

Daardoor moeten de piloot en de navigator goed op elkaar ingespeeld geraken, want de situaties kunnen soms ver van elkaar liggen, maar plots kunnen er enkele wegveranderingen opduiken op nauwelijks enkele meters afstand van elkaar. Daarom moet de navigator eigenlijk al één situatie van tevoren in zijn gedachten hebben, terwijl de piloot nog steeds de laatst vernoemde situatie aan het zoeken is!



High Speed Illustrated Communications

Talrijke mogelijkheden tot opmaak van persberichten.
Vertalingen, samenvattingen of omzettingen van teksten, documenten of berichten.
Talen: Nederlands, Engels en Frans.
Ook Duits en Italiaans zijn bespreekbaar.

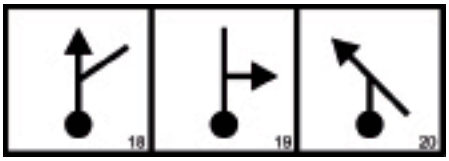
Willy Bouchez 0496-784586 - willy.bouchez@gmail.com

GETEKENDE SYSTEMEN

Een voorbeeld van situaties die zich heel snel na elkaar opvolgen zijn de talrijke vluchtheuveltjes waar sommige organisators gretig gebruik van maken om die te ontbinden. We bedoelen daarmee dat de inrichter die vluchtheuvel in verschillende situatietekeningen zal uitbeelden zoals het volgende voorbeeldje het u duidelijk zou moeten maken.

ROADBOOK







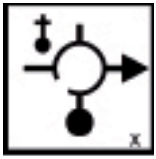
De vluchtheuvel zoals getekend in Fig. 17, komt helemaal overeen met de werkelijkheid en is dus gemakkelijk te herkennen. Bij deze situatie moet je achter de vluchtheuvel door. De Fig. 18 t.e.m 20 stellen diezelfde vluchtheuvel voor, maar hier herken je die niet zo vlug. Bij deze situatie is de vluchtheuvel in drie stukken ontbonden. In dit geval moet je ook achter de vluchtheuvel door.

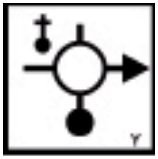
In Fig 17 kan men ook de schuine lijn volledig tekenen. Dan dient men altijd de kortste route te rijden tussen het bolletje en de pijl.

Zoals voorgaand voorbeeld ook aangeeft is de lengte van de lijnstukken die het "Bolleke" met het "Pijltje" verbindt niet evenredig met de af te leggen afstand.

Een andere mogelijkheid die de inrichters kunnen gebruiken, is het niet tekenen van alle mogelijke wegsituaties die u tegenkomt. Zo kunnen ze alleen die situaties tekenen die echt nodig zijn om de ideale route te laten rijden. Het komt erop neer dat je blijft rechtdoor rijden tot je aan die situatie komt die correspondeert met hetgeen in je Roadbook staat. Voor de klasse Recreatie betekent dit dat de inrichter herkenningspunten of afstanden zal vermelden op de situatietekening. Dit om de deelnemers in de minder ervaren klasse Recreatie niet te erg om de tuin te leiden.

Bij ronde punten zal in Bol-Pijl steeds de kortste route genomen worden tussen Bol en Pijl met inachtname van de aldaar geldende verkeersregels. Tekeningen "x" en "y" geven twee mogelijkheden in het Roadbook maar telkens moeten de deelnemers de kortste route nemen, dus onmiddellijk rechts af en niet langs de kapel rond.





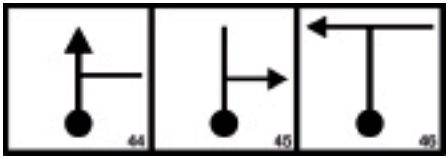
GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een gestileerde Bol-Pijl?

Dit soort van routebeschrijvingen komt eigenlijk overeen met het hiervoor uitgelegde "normale" Bol-Pijl-systeem. De moeilijkheidsgraad is een tikkeltje opgedreven omdat alle wegen loodrecht op hun assen worden getekend.

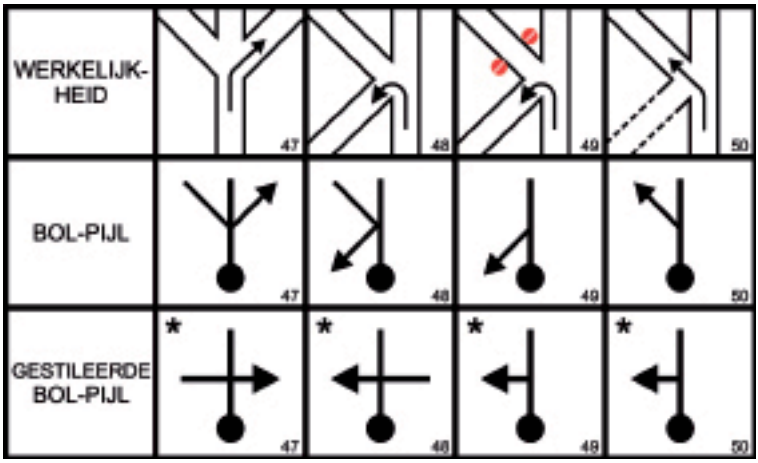
Met het "normale" Bol-Pijl-systeem kun je nog zeggen, we zoeken een weg links die heel haaks, meer dan 90°, moet genomen worden. Hier gaat dat dus niet meer, alle wegen worden hetzelfde getekend. Je hebt dus weer heel wat minder houvast en geconcentreerd rijden is dus de boodschap.

Bij gestileerde Bol-Pijl vervalt het principe 'Meest Rechtdoorlopende weg' (MRV).
Elke wegverandering moet worden getekend.

De vluchtheuvel, getekend zoals de Fig. 17,18,19 en 20, ziet er in dit systeem dan uit zoals Fig. 44,45 en 46.



Met de volgende voorbeeldjes geven wij u het verschil aan tussen werkelijkheid, gewone Bol-Pijl en gestileerde Bol-Pijl.



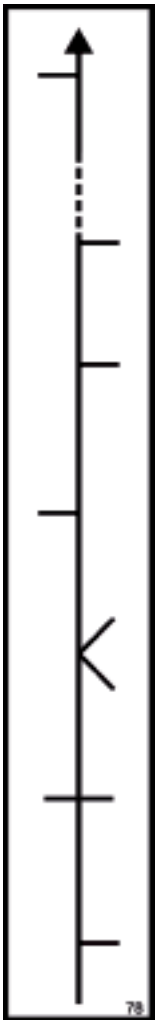
Gestileerde bol-pijl kan je herkennen door de * in de linker bovenhoek. De inrichter dient dit te vermelden in de briefing.

GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is visgraat?

Dit is wel één van de moeilijkste systemen van routebeschrijving, maar van zodra je het onder de knie hebt, misschien wel één van de mooiste. Het Visgraat systeem wordt wel wat anders getekend dan het Bol-Pijl systeem, maar voornamelijk anders gelezen. Men herkent het aan het ontbreken van 'de Bol'. Visgraat wordt anders getekend omdat de te rijden weg steeds door de graat wordt voorgesteld en anders gelezen omdat je aan je piloot alleen maar kan vertellen aan welke kant deze een weg moet laten liggen.

Hieronder een voorbeeldje gecombineerd met een Bol-Pijl systeem:

VISGRAAT



De copiloot leest ...

77
Links laten liggen, kan rechts af zijn.

76
Rechts laten liggen, kan links af zijn op onverharde weg.

75
Rechts laten liggen, kan links af zijn.

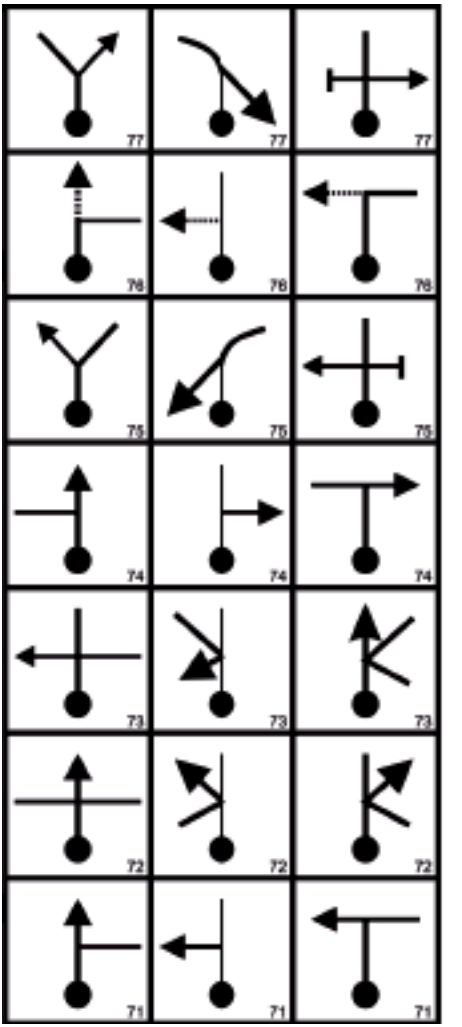
74
Links laten liggen, kan rechts af zijn.

73
Viersprong, twee wegen rechts laten liggen.

72
Viersprong, één links en één rechts laten liggen.

71
Rechts laten liggen, kan links af zijn.

VOORBEELD SITUATIES IN BOL-PIJL



Een visgraat wordt steeds in de richting van de pijl gelezen!
Wel zoveel mogelijk herkenningspunten vermelden.

GETEKENDE SYSTEMEN

Misschien is het je niet opgevallen, maar bekijk eens de corresponderende Visgraat situaties met het Bol-Pijl systeem nr. 71 en 75. Bij het Bol-Pijl systeem zien we een duidelijk verschillen, maar bij het Visgraat systeem worden de situaties gelijkaardig voorgesteld. Dit maakt het systeem nu net zo moeilijk, je weet dus nooit op voorhand of je nu een weg moet inslaan of niet!

Als je een weg rechts moet laten liggen, heb je telkens twee mogelijkheden:

a ofwel kom je daadwerkelijk een weg rechts tegen, en dan is het nogal simpel, je laat die weg gewoon liggen en je vervolgt

b ofwel kom je een weg links tegen, op dat moment moet je dus de linkse weg inslaan, en laten we de weg die we tot dan bereden hebben (rechts) liggen.

Ook met dit systeem kunnen de vluchtheuvels ontbonden zijn, kan een situatie op 20 meter liggen of misschien wel op 2000 meter, kunnen de situaties "normaal" of "gestileerd" getekend worden, kunnen herkenningspunten worden aangeduid, worden sommige wegen niet getekend (doodlopende weg, privé-weg, Uitzonderlijk Plaatselijk Verkeer, op- en afritten van autosnelwegen).

Een variant op het Visgraat systeem:

a de Visgraat hoeft niet altijd een recht getekende lijn te zijn, deze kan dus verschillende vormen aannemen, maar het principe blijft hetzelfde

b bepalingen zoals meest rechtdoorlopende weg, onverharde wegen, zichtbaar en niet zichtbaar doodlopende wegen en verboden wegen zijn ook hier van toepassing.

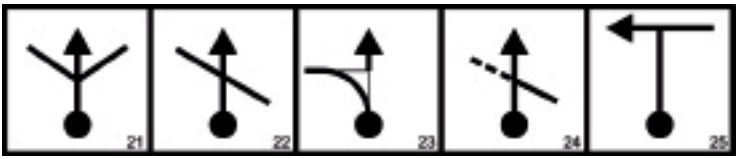
Overgang van verharde naar onverharde weg en omgekeerd zijn ook hier van toepassing.

GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een meest rechtdoorlopende weg?

De inrichter van de onderstaande vijf situatietekeningen kan zijn rit heel wat moeilijker maken door op enkele tekeningetjes te bezuinigen. Als je de figuurtjes even overloopt, merk je dat Fig. 25 een "eindeweg" voorstelt. Wel Fig. 21,22 en 24 hebben helemaal niks te maken met een "eindeweg" en ze geven alleen maar aan dat je weg rechtdoor moet vervolgen. Die zouden dus al makkelijk weg kunnen.

En als je echt een inrichter treft die het onderste uit de kan wil halen, kan je ook Fig. 23 weglaten. Hier moet je echter heel goed gaan opletten omdat de grote baan duidelijk naar links afwijkt (dikker getekend) en ongetwijfeld zul je, je laten meeslepen in die bocht naar links. Maar de meest rechtdoorlopende weg primeert, dus moet je die hoofdbaan verlaten en het kleine weggetje rechtdoor nemen! Opletten dus!

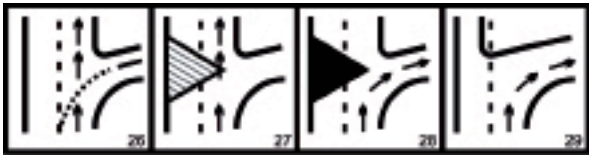
ROADBOOK

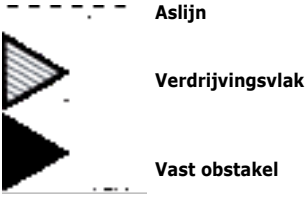


Zo zouden we het dus met de Fig. 25 alleen kunnen rooien, maar dan wordt het voor de deelnemer een hele klus om de goede weg terug te vinden als je eenmaal een fout hebt gemaakt. Als alle wegsituaties getekend zijn, ga je sneller je fout bemerken, en zal het ook makkelijker zijn om op je stappen terug te keren. Je zult het trouwens snel merken dat een "Bol-Pijl" achterwaarts rijden helemaal niet makkelijk is.

De meest rechtdoorlopende weg is de weg waarbij men het minst aan zijn stuurwiel moet draaien, bekeken vanuit de aslijn van de weg waarop men rijdt. Indien er witte lijnen op de weg geschilderd zijn tussen de weg die we berijden en die we willen inslaan, dan mogen deze weggedacht worden om de meest rechtdoor te bepalen. Dit wanneer men op een wettelijke manier de betreffende straat kan inrijden (dit gaat over te ver doorgetrokken witte lijnen in het midden van de weg, evenals over getekende pleintjes op de weg, zie Fig. 26 en 27).

WERKELIJKHEID





Men spreekt niet meer over meest rechtdoorlopende weg wanneer er vaste obstakels geplaatst zijn tussen de weg die we berijden en die we willen inrijden (bloembakken, paaltjes, treinbils, enz., zie Fig. 28). Ook wanneer het wettelijk niet toegelaten is om de straat in te rijden (volle witte lijn, verbodsbord, verplichte richting, enz.). Wanneer de aslijn van de bereden weg niet binnen de bermlijnen van de in te slagen weg valt, kan men ook niet spreken van een meest rechtdoorlopende, zie Fig. 29

Een reden te meer om als je voor de eerste maal mee komt doen, zeker niet te snel van start te gaan, want zowel piloot als navigator moeten goed uitkijken wat ze op hun weg allemaal tegenkomen en misschien hier en daar zelfs wat herkenningspunten bijtekenen op hun Roadbook (straatnamen, naam van een dorp, kapelletje waar je doorkomt, misschien wel de naam van een café of fabriek).

ASLIJN = DENKBEELDIG MIDDEN VAN DE WEG

GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een versprongen kruispunt?

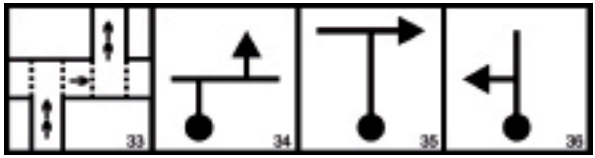
In het vorige hoofdstuk spreken we duidelijk van de ASLIJN welke het denkbeeldig midden is van de weg. In dit hoofdstuk hebben we echter de bermlijnen van de weg nodig om te kunnen bepalen of we te maken hebben met een "echt" kruispunt of een "versprongen" kruispunt.

We moeten dus een duidelijk onderscheid maken tussen "echt" en "versprongen":

A: een "echt" kruispunt (Fig. 30a, 30b en 31) waarbij de bermlijnen (stippellijn) denkbeeldig worden doorgetrokken en steeds een sluitende figuur vormen. De situatie wordt symbolisch getekend zoals Bol-Pijl Fig. 32.



B: bij een zogenaamd "versprongen" kruispunt (Fig. 33) worden diezelfde bermlijnen ook doorgetrokken maar nu kan je duidelijk zien dat de figuren niet sluitend zijn. Deze situatie wordt symbolisch getekend als Bol-Pijl Fig. 34.



Let wel dat een "versprongen" kruispunt ook kan ontbonden getekend worden (zoals daarstraks met de vluchtheuvel), kijk maar op Fig. 35 en 36.

Voor het bepalen van de bermlijnen bij een samenkomst van wegen met afgeronde hoeken trekken we de bermlijnen van het rechte stuk weg door om een sluitende (z –z) figuur te bekomen. Deze tekening is dus een "echt" kruispunt.

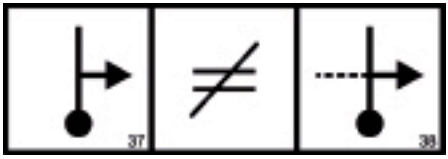


Wat is een onverharde weg?

We willen nog even terug komen op de onverharde wegen, die door een streepjeslijn worden voorgesteld. Het is een onbegonnen zaak als we al die kleine onverharde weggetjes in ons Roadbook moeten tekenen. Daarom hoef je alleen maar met de onverharde wegen rekening te houden indien deze echt op je tekening voorkomen.

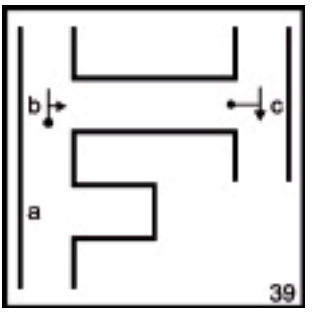
Let op, de onverharde wegen dienen goed berijdbaar te zijn, ook na de 60ste deelnemer.

De twee hieronder afgebeelde situaties zijn wel degelijk verschillend. Bij Fig. 37 kan er links een onverharde weg liggen, terwijl in Fig. 38 er een onverharde weg moet liggen.



GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een zichtbaar doodlopende weg?

Zichtbaar doodlopende wegen zijn wegen waarvan men duidelijk ziet dat ze doodlopen, en dit wel van op de positie waarop men staat op het moment dat men de opdracht wil uitvoeren (punt a in Fig. 39). Dit moeten uiteraard korte wegen zijn (max. 20 à 30 meter), aangezien de deelnemers de kans moeten hebben om de vaststelling te doen. De meeste van onze ritten worden in het donker gereden en dit bemoeilijkt de opdracht. Indien de kans bestaat dat de deelnemers telkens op privé-domein zouden keren, moet de inrichter deze weg voorzien van de bordjes "Verboden Voor Rit" (VVR).



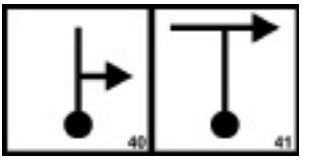
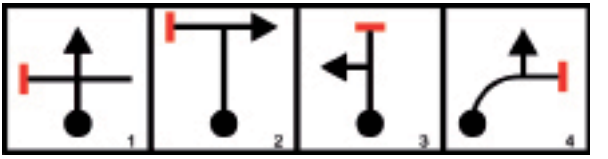


Fig. 39 toont de werkelikheid en we moeten opdracht 40 en 41 uitvoeren. Opdracht 40 kan niet uitgevoerd worden bij punt 'a' aangezien dit een zichtbare doodlopende straat is zoals hierboven beschreven. Dus opdracht 40 voeren we pas uit bij punt 'b', zodat we opdracht 41 kunnen uitvoeren bij punt 'c'.

Wanneer niet zichtbaar doodlopend, kan de inrichter als herkenning de volgende tekening opnemen in zijn road-book. Eventueel aangevuld met het bord F45.



F45: Doodlopende weg



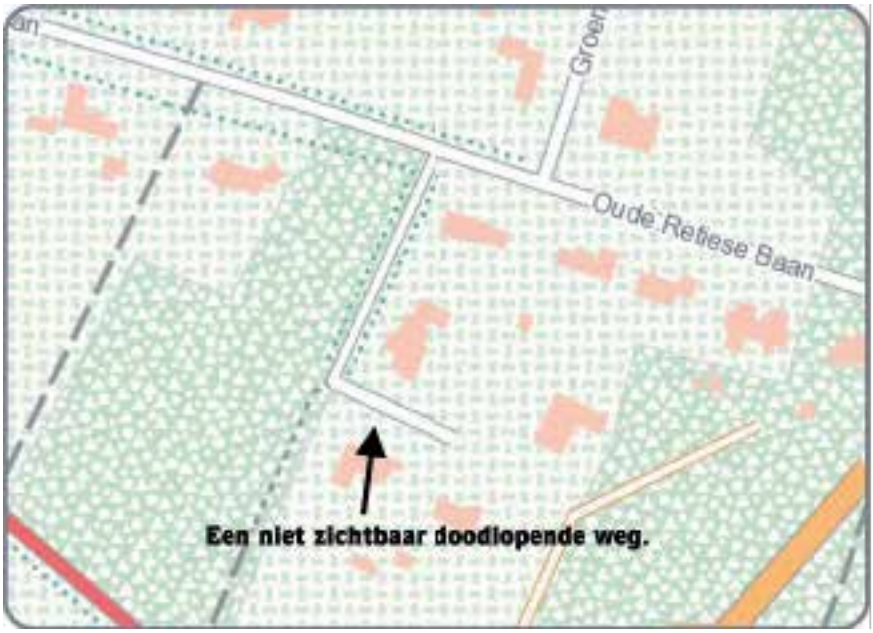
GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een niet zichtbaar doodlopende weg?

Een niet zichtbaar doodlopende weg is een doodlopende weg waarvan men geen einde ziet en waar geen bord F45 (doodlopende weg) staat.

Indien men, met of zonder opdracht, een niet zichtbare doodlopende weg is ingereden, zal men achteraan keren. Eventuele controles (gewone controle, veiligheidscontrole, zelfcontrole) noteren, deze weg uitrijden en denkbeeldig afsluiten en zijn oorspronkelijke route vervolgen.
Indien men deze weg is ingereden met een opdracht, dient men de weg denkbeeldig af te sluiten en moet enkel deze laatste uitgevoerde opdracht alsnog hernomen worden.

Opgelet, wanneer er achteraan in de weg zich een pleintje bevindt, kan men een aaneengesloten route rijden en is het geen doodlopende weg.

Het volgende voorbeeld getuigt van een bepaalde moeilijkheidsgraad. We willen jullie dit niet onthouden want ooit kan het zich voordoen dat door omstandigheden buiten de wil van de inrichter, een verkeersbord is verdwenen en je in dergelijke toestand terechtkomt. Andere inrichters proberen deze situaties sterk uit te buiten en profiteren van hun specifieke omgeving. Je zal er dan een gepaste oplossing voor vinden.



In Fig. 65 (zie volgende pagina) moeten we Bol-Pijl opdrachten 66, 67, 68, 69 en 70 uitvoeren. Als je weet dat dit van punt 'a' naar punt 'q' is begrijp je dat de moeilijkheidsgraad hier vrij hoog is.

Opdracht 66 is éérste straat rechts en dit zou bij punt 'a' moeten uitgevoerd worden. Langs 'c' naar punt 'b', echter daar loopt deze straat ten einde en dus moeten wij terugkeren tot aan punt 'c'. Van 'b' naar 'c' moeten we beschouwen als onbestaande en vervolgen onze weg richting punt 'd'. Ook deze loopt dood en wij keren helemaal terug richting punt 'a'. Vergeet niet alle controles te noteren en vervolg in de juiste rijrichting naar punt 'e' om nog steeds opdracht 66 uit te voeren. Maar bij 'e' ontdekken wij een zichtbaar doodlopende straat en ook hier kunnen wij onze opdracht 66 niet uitvoeren.

GETEKENDE SYSTEMEN

Aangekomen bij punt 'f' proberen wij opdracht 66 nogmaals te verwezenlijken, maar achter de hoek bij punt 'g' loopt ook deze straat dood. Straf hé. Terug bij punt 'f' dus vervolgen in de juiste rijrichting en tot aan punt 'f' is alles voor ons onbestaande.

Opdracht 66 met volle moed terug uitvoeren bij punt 'h' en wat zien wij even verderop in deze straat, daar ligt een pleintje met de mogelijkheid daar te keren en pas nu is onze éérste opdracht volledig uitgevoerd. Als we geen controles vergeten hebben, zitten we op het goede spoor. Aan het pleintje, punt 'i', voeren we eerst het principe van meest rechtdoorlopende weg uit. Na punt 'i' voeren we voor de eerste maal opdracht 67 uit. Terug bij 'h' aangekomen kunnen wij opdracht 67 uitvoeren voor de 2de maal.

Bij punt 'j' volbrengen wij opdracht 68 maar opdracht 68 bis kan niet bij 'l' en bij 'k' moeten we keren vanwege een onzichtbaar doodlopende straat. Na het keren komen we terug bij 'l' en tot daar vergeten we al het vorige. Nu vervolgen wij richting 'm' waar we opnieuw onze opdracht trachten uit te voeren. Ook hier dienen wij terug te keren omdat bij punt 'n' het wegdek onverhard wordt. Deze overgang is niet getekend en dus dienen we te keren.

Uiteindelijk kunnen we bij punt 'o' dus toch onze opdracht 68 uitvoeren, bij punt 'p' voeren we opdracht 69 uit en bij punt 'q' gaan we opdracht 70 uitvoeren. Ditmaal moeten we de onverharde weg op omdat hij in onze opdracht ook daadwerkelijk getekend staat.

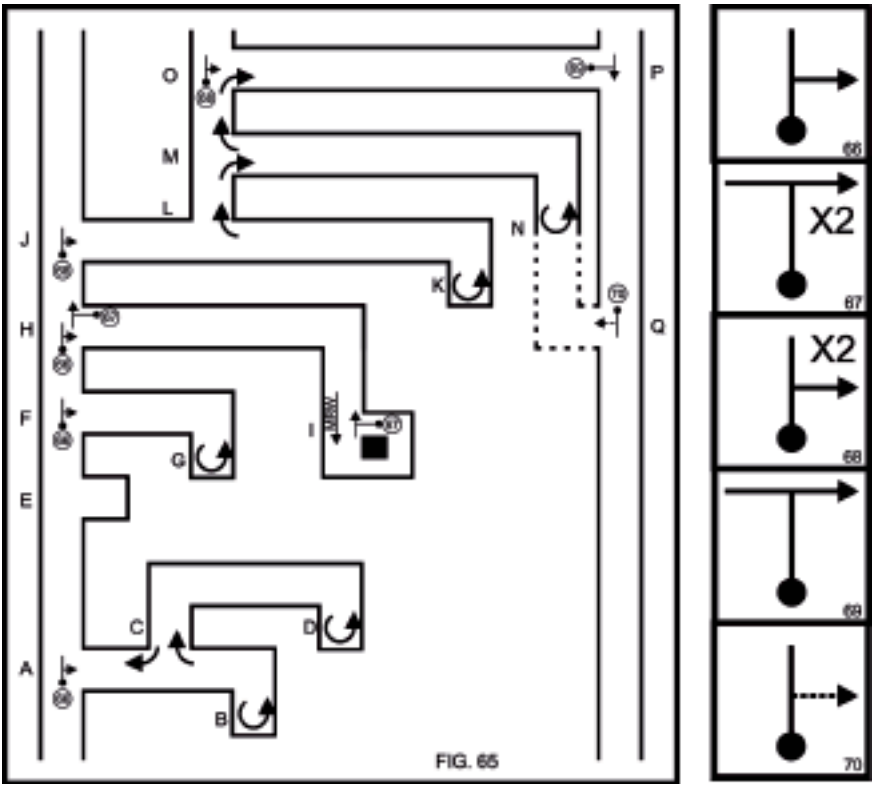


FIG. 65

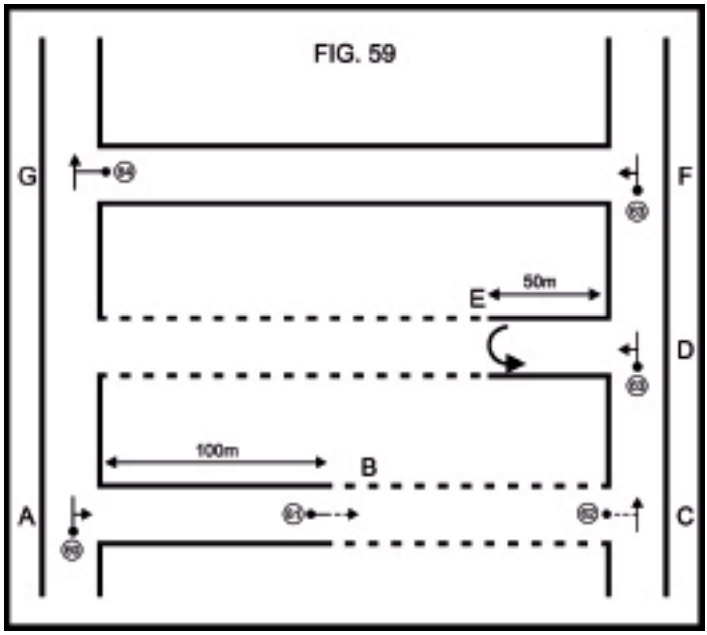
GETEKENDE SYSTEMEN
Wat is een overgang van verharde naar onverharde weg en omgekeerd?

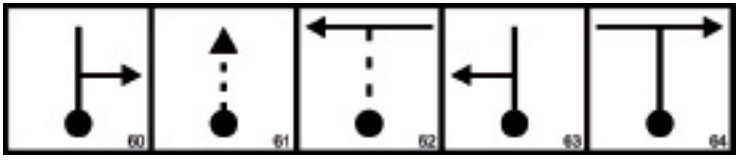
Indien de inrichter deze situatie van verharde naar onverharde weg tekent neemt de deelnemer de situatie zoals hij die tegenkomt.(Zie Fig. 59 bij punt 'b')

Als de inrichter deze situatie niet tekent en de deelnemer komt aan een overgang van verharde naar onverharde weg dan dient men te keren (zie Fig. 59 bij punt 'e'), alle controles in deze weg noteren, de weg uitrijden en deze denkbeeldig afsluiten als niet bestaande weg. De opdracht die men uitvoerde bij het inrijden van die weg, als niet uitgevoerd beschouwen en opnieuw uitvoeren (zie Fig. 59 bij punt 'f') op de eerste gelegenheid in de rijrichting die men reed.

De aard van de weg wordt bepaald door de éérste 20 à 30 meter. (In dit voorbeeld begint de onverharde weg na 50m)

Ook hier dient de inrichter er voor te zorgen dat de onverharde wegen zeer goed berijdbaar zijn.





Opdracht 60 voert men uit aan punt 'a', opdracht 61 kan uitgevoerd worden bij punt 'b', en opdracht 62 is uit te voeren bij punt 'c'. Tot dusver geen enkel probleem maar 50 meter na het uitvoeren van opdracht 63 komt men aan punt 'e' en voor deze onverharde weg is geen opdracht getekend. Dus moeten wij keren, eventuele controles noteren en, dit gedeelte denkbeeldig afsluiten, onze weg vervolgen in de juiste rijrichting en opdracht 63 opnieuw gaan uitvoeren bij punt 'f'. De rit kan vervolgd worden na opdracht 64 bij punt 'g'.

GETEKENDE SYSTEMEN
Wat zijn geschreven nota's?

1. Opdrachten:

- TR Einde weg Rechts
- TL Einde weg Links
- RN Eerste weg rechts nemen
- LN Eerste weg links nemen
- KPRD Kruispunt rechtdoor
- KPL Kruispunt links
- KPR Kruispunt rechts
- YR Splitsing rechts
- YL Splitsing links
- RLL Een weg rechts laten liggen
- LLL Een weg links laten liggen

Voor de wedstrijd verboden wegen zoals autowegen en autosnelwegen, UPV, onverharde wegen en wegen die verkeerstechnisch niet mogen bereden worden, zullen in de opdrachten niet vermeld worden (zie rittensportgids)

2. Bijkomende informatie:
Indien een onverharde weg toch dient bereden te worden zal dit in de opdrachten vermeld worden met (o):
Voorbeeld:

TR(o): Einde weg rechts, onverhard berijden
LN(o): Eerste weg links nemen, onverhard berijden.

Na de opdracht kan ter verduidelijking de straatnaam van de te berijden weg vermeld worden:
Voorbeeld:

LN (Duivenstraat): Eerste weg links nemen, dit is Duivenstraat
YR (Kerkstraat): Splitsing rechts nemen, dit is Kerkstraat

Als een UPV mag bereden worden, dient dit als volgt beschreven te worden:
Voorbeeld:

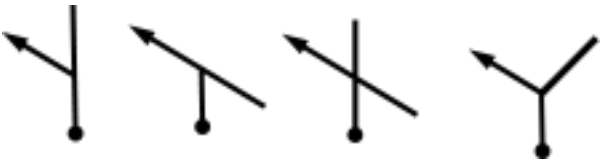
LN (UPV)
YL (UPV)

GETEKENDE SYSTEMEN
Horlogesysteem

Horlogesysteem



Mogelijke Bol-Pijl situaties

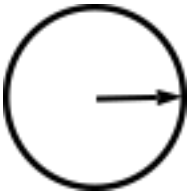


Het "Horlogesysteem" is een variatie op het "Bolletje-Pijl zonder afstanden" systeem en dient dus op een gelijkaardige manier gelezen te worden.

De grote wijzer van de horloge duidt de richting aan welke dient genomen te worden, alsook de hoek van de rijrichtingsverandering tegenover de rijrichting.

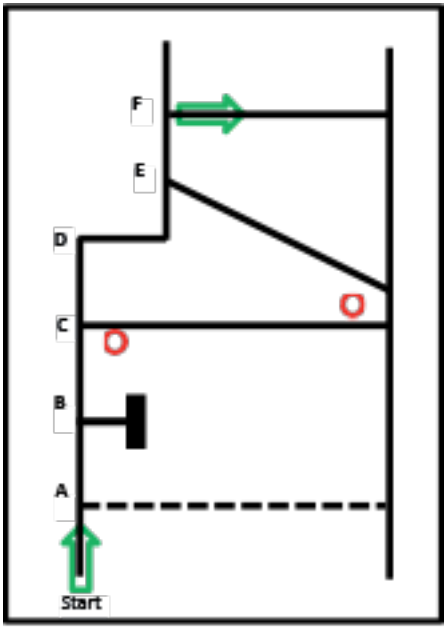
Men dient dus zijn meest recht doorlopende weg te volgen tot men een wegverandering tegenkomt met de hoek en richting aangeduid door de horloge.

In het horlogesysteem worden enkel verharde wegen gebruikt.



Wanneer uit te voeren?

A ☐ Onverharde weg
B ☐ Doodlopende weg
C ☐ Verboden voor verkeer C3
D ☐ Geen samenkomst van wegen
E ☐ Niet de juiste richting
F ■ Toepassen horlogesysteem



KAARTSYSTEMEN
Wat is een kaart?

Er mag enkel gebruik gemaakt worden van kaarten met een schaal van 1:25000, 1:20000 of 1:10000.

Hieronder vindt u een voorbeeld van een kaart op schaal 1:25000 in de buurt van Malle. Duidelijk zichtbaar zijn de autowegen, gewone wegen, maar ook de onverharde en slecht berijdbare wegen zijn terug te vinden. Wanneer we dan ook nog eens de kaartlegende bestuderen dan zien we zeer veel herkenningspunten verschijnen zoals een kapel of kerk, rivieren, tunnels, molens, fabrieken, kortom te veel om op te noemen.



Er mag alleen gebruik gemaakt worden van wegen op de kaart, en dan nog alleen diegene die door de organisator zijn uitgekozen. Ze worden aangegeven door middel van een legende op het kaartfragment in het Roadbook.

Alvorens een kaartfragment aan te vatten zal de deelnemer zelf de juiste rijrichting vastleggen. Deze rijrichting zal onveranderd blijven gedurende de ganse duur van het kaartfragment.

KAARTSYSTEMEN

A. Bepalingen met betrekking tot het kaartmateriaal.

KAARTTEKENS en op de kaart afgedrukte of aangebrachte tekst onderbreken een weg niet.
BERMLIJNEN, dit wil zeggen de zwarte of grijze lijn die de buitenste rand van een rand aangeven, onderbreken de aansluiting van wegen niet. En mogen nooit onderbroken worden.

Zwarte lijnen die de verdeling in rijbanen aangeven worden niet als bermlijnen beschouwd maar onderbreken een weg ten allen tijden.

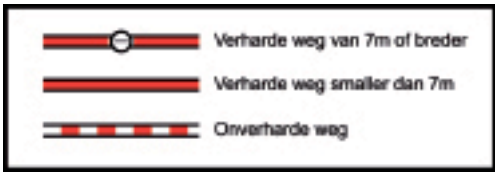
Indien op de kaart de lengte van een weg tussen twee samenkomsten van wegen moet gemeten worden dient dit te geschieden over een as van de betrokken wegen en wel van en naar de assen van de wegen.

Indien op de kaart blokkeringsstippen of –blokken zijn aangegeven of indien deze ingevolge een opdracht worden aangebracht, worden de daaronder liggende wegen geacht niet op de kaart voor te komen.

Indien een situatie op kaart is omsingeld (ellips) dan dient te worden aangenomen dat de werkelijke situatie niet exact met de kaartsituatie overeenkomt (dus hoef je niet te gaan omrijden). Het is niet toegestaan binnen een cirkel een controle te plaatsen.

B. Bepalingen met betrekking tot de te gebruiken wegen

Er mag alleen gebruik gemaakt worden van wegen op de kaart en dan nog alleen diegene die door de organisator zijn uitgekozen. Zij worden aangegeven door middel van een legende op het kaartfragment in het roadbook.





C. Bepalingen met betrekking tot de hoofd- of nevenroute.

Hoofdroute primeert op neven- en omrijroute.

Doodlopende wegen mogen wel bereden worden indien de situatie op kaart daartoe aanleiding geeft.

KAARTSYSTEMEN
Wat is een ingetekende lijn?

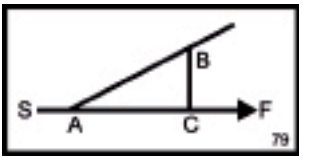
De Ingetekende Lijn is de basis om vertrouwd te raken met het kaartleesmateriaal. De bedoeling is om een op stafkaart ingetekende lijn zo nauwkeurig en zo lang mogelijk te berijden van begin- tot eindpunt. Onder elk deel van de ingetekende lijn wordt geacht een te gebruiken weg te liggen. **Een Ingetekende Lijn noemt men hoofdroute.**

Zoals wij daarnet bij het kaartleesmateriaal al hebben ondervonden, staan niet alle wegen op de kaart, daarom moet je met een speciaal meetlatje gemakkelijk de afstand kunnen doorgeven aan uw piloot. Het beste is zelfs alle bochten door te spelen, zodat je piloot je op tijd kan melden wanneer er iets niet strookt met je gegevens. Want éénmaal bezig met het kaartlezen, zal de navigator nauwelijks tijd hebben om even buiten te kijken, wil je de oriëntatie op je kaart niet kwijtspelen.

Let wel goed op bij vluchtheuveltjes of doorsteekjes, want die staan maar heel klein weergegeven op zo'n kaart. Een inrichter wil je daar wel eens achterdoor laten rijden. Als je een paar keer zo'n ritje hebt gereden, ben je wel vertrouwd met de kaarten en zul je je niet al te dikwijls meer laten verrassen.

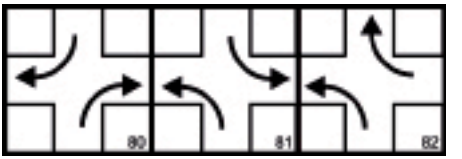
In deze Ingetekende Lijn kan het gebeuren dat er pleintjes of wegsituaties volledig ingetekend zijn. U dient de IL dan als volgt te berijden:

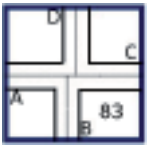
In volgorde van belangrijkheid
1 De volledige IL bereden wordt
2 De geconstrueerde route zo kort mogelijk is
3 De ingetekende lijn mag nooit verlaten worden tussen begin en einde van het traject
4 De IL welke reeds bereden is, mag alleen in dezelfde richting nogmaals bereden worden.



U kunt de IL van Fig. 79 als volgt berijden: starten bij S via A-C-B-A-C naar F. De volledige IL is bereden en u construeerde de kortste route. Een andere route zou als volgt zijn: starten bij S via A-B-C-A-B-C naar F. De volledige IL is bereden, maar de geconstrueerde route is merkelijk langer dan in het eerste voorbeeldje.

RAKEN VAN WEGEN: Fig. 80, 81 en 82: dat is toegestaan en is bvb. tweemaal links en rechts afslaan, als wel éénmaal rechts op een viersprong. . De beoordeling gebeurt uitsluitend aan de hand van de bermlijnen van de kaart. Bij een ingetekende lijn worden de zijkanten van deze lijn als bermlijn beschouwd

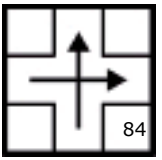




Indien op een verschoven kruispunt de aslijn gedeeltelijk bereden wordt dan dient dit te gebeuren volgens de richtlijnen van het voorwaarts of tegengesteld berijden.

Fig. 83 Indien de ingetekende lijn voorwaarts van B naar C loopt dan is een route van A naar D , voorwaarts berijden. Een route van D naar A is tegengesteld berijden. Bij een ingetekende lijn van A naar B, is er nooit sprake van raken voor de routes tussen C en D

KRUISEN VAN WEGEN: Fig. 84: dit is toegestaan en betekent eigenlijk een kruispunt oversteken.



.
De beoordeling gebeurt uitsluitend aan de hand van de bermlijnen van de kaart. Bij een ingetekende lijn worden de zijkanten van deze lijn als bermlijn beschouwd. Op een versprongen kruispunt is er nooit sprake van "kruisen van wegen".

KAARTSYSTEMEN

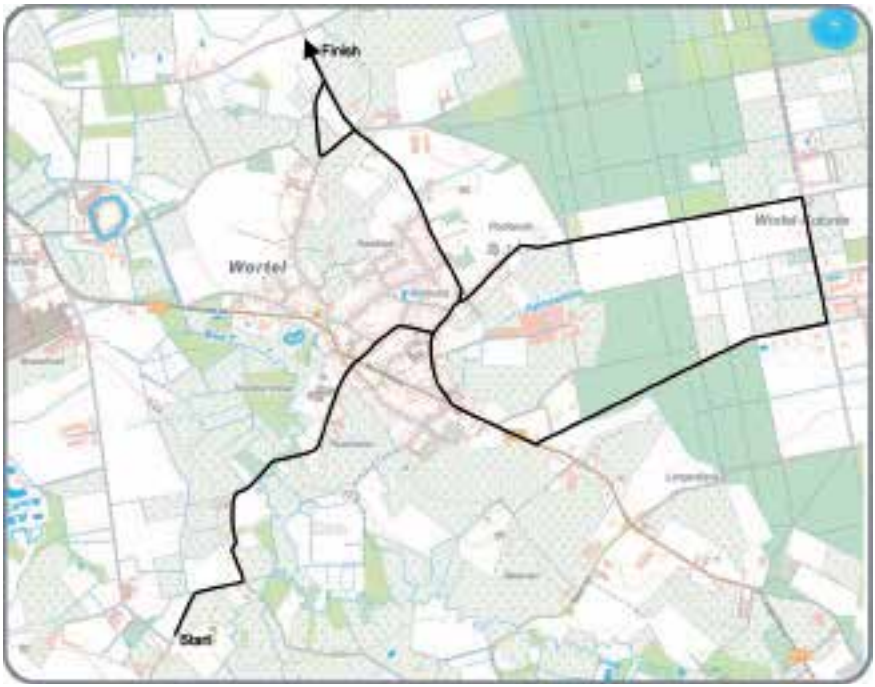
Bij het intekenen van een IL mag deze zichzelf kruisen en raken. Ook bij het berijden ervan moet men vanuit dit standpunt kijken, maar in zijn totaal moet het altijd de kortste route zijn.

Verboden wegen zijn hier ook van toepassing. De inrichter mag deze niet opnemen in zijn Ingetekende lijn, behalve in de sportklasse. (zie bijzondere kaartsystemen)

De inrichter dient steeds:
- Een kaartrand van min. 2 cm te laten naast de IL
- De IL moet steeds volledig berijdbaar zijn.
- De rit dient zo ingericht te zijn dat de deelnemers geen inbreuk plegen tegen de verkeersregels.
- De te gebruiken schaal zal steeds vermeld staan.

Indien er een overgang is van de ene kaart op de andere moet de finish van de ene kaart overeenstemmen met de start van de andere kaart. Dit ook bij de overgang van bol-pijl op kaart.

Ingetekende lijn is in alle klassen van Rittensport en Classics hetzelfde.
Afhankelijk van de klasse kan de inrichter de moeilijkheidsgraad verhogen.



KAARTSYSTEMEN
Wat is een ingetekende lijn met genummerde blokkades?

De inrichter brengt genummerde zwarte blokjes (blokkades) over een weg aan. Het stuk weg waarover de blokkade is getekend mag je niet berijden. Wat moet je dan wel doen? Je moet telkens trachten om via op de kaart voorkomende wegen, een nieuwe route te construeren waarbij je moet zorgen dat je de oorspronkelijke IL zo lang mogelijk berijdt in de juiste richting (dit betekent zo kort mogelijk voor en na de blokkade uw IL voorwaarts berijden) De alzo zelf geconstrueerde route noemen we nevenroute en deze dient zo kort mogelijk te zijn. Wegen welke de inrichter niet mag opnemen in zijn traject vb. UPV, verboden wegen, … zal hij duidelijk onderbreken afblokken met een stip, die anders gevormd is dan een blokkade.

Alle blokkades zullen genummerd zijn en zullen in numerieke volgorde verreden worden.

Het is toegelaten om in deze nevenroutes gedeelten van de hoofdroute op te nemen doch uitsluitend in de voorwaartse rijrichting. Het samenspel van de hoofd- en nevenroute vormt de geconstrueerde route. Kruisen en raken van de route is toegestaan.

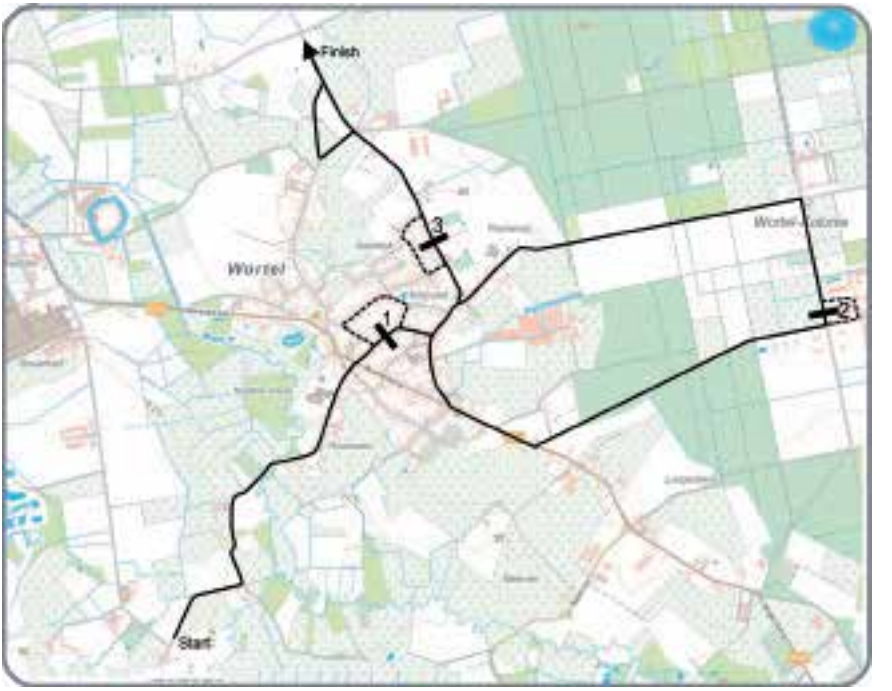
HOOFDROUTE: ━━━━━━

Dit is de route die door de inrichter is ingetekend.
De hoofdroute dient echter zoveel mogelijk bereden te worden. De hoofdroute mag niet tegengesteld bereden worden.

NEVENROUTE: - - - - - -

De nevenroute is door de deelnemer zelf geconstrueerd wanneer hij rond een door de inrichter getekende blokkade zal rijden. Deze nevenroute dient volledig berijdbaar te zijn en mag geen natuurlijke blokkade bevatten.
Er mag wel in tegengestelde richting gereden worden.

In volgorde van belangrijkheid:
1 Bepaal de rijrichting van de hoofdroute voor aanvang van het kaartfragment.
2 Zoek de laatste mogelijkheid tot wegverandering (MTW) voor de blokkade.
3 Zoek nu de eerste mogelijkheid tot wegverandering (MTW) na de blokkade.
4 Construeer nu de kortste route (nevenroute) tussen deze twee punten.
5 Tussen twee blokkades dient men effectief voorwaarts te rijden.

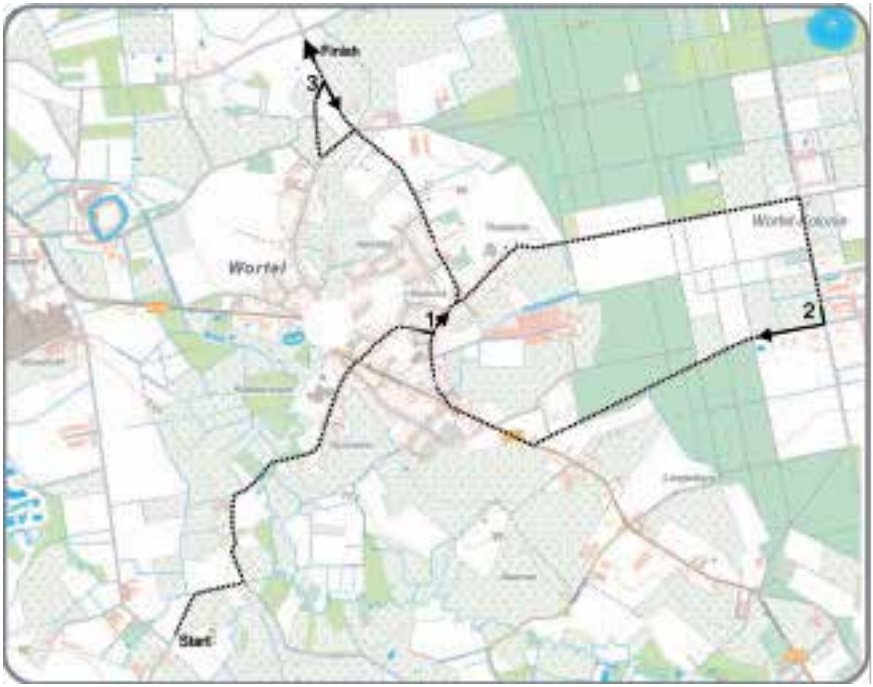


KAARTSYSTEMEN
Wat is een pijlenrit?

Een pijl is een stuk ingetekende lijn met een aangeduide rijrichting. De rijrichting wordt aangeduid door middel van een pijlteken op het lijnstuk. De pijl of lijnstuk dient volledig te worden bereden, ook als het pijlteken niet op het einde van het lijnstuk staat.
De pijlen moeten worden gereden in stijgende volgorde. Tussen het einde van een pijl en het begin van de volgende pijl dient de korste route te worden geconstrueerd. Onder elke pijl wordt geacht een berijdbare weg te liggen.

De inrichter mag geen verboden wegen opnemen in de route.
Het is toegestaan:
- om pijlen zijdelings op te rijden.
- om pijlen zijdelings te verlaten.
- om pijlen te kruisen.
- om reeds bereden pijlen nogmaals te berijden in overeenkomstige rijrichting.
- om pijlen te berijden voor ze aan de beurt zijn
- een pijl is aan de beurt wanneer men de voorgaande pijl beëindigd heeft.

In volgorde van belangrijkheid:
1 Bepaal de rijrichting van elke pijl voor aanvang van het kaartfragment
2 Van de start naar de voet van pijl 1 de kortste route bepalen. (nevenroute)
3 Tussen de pijlen onderling de kortste route bepalen.
4 Tussen de laatste pijl en de finish de kortste route bepalen.



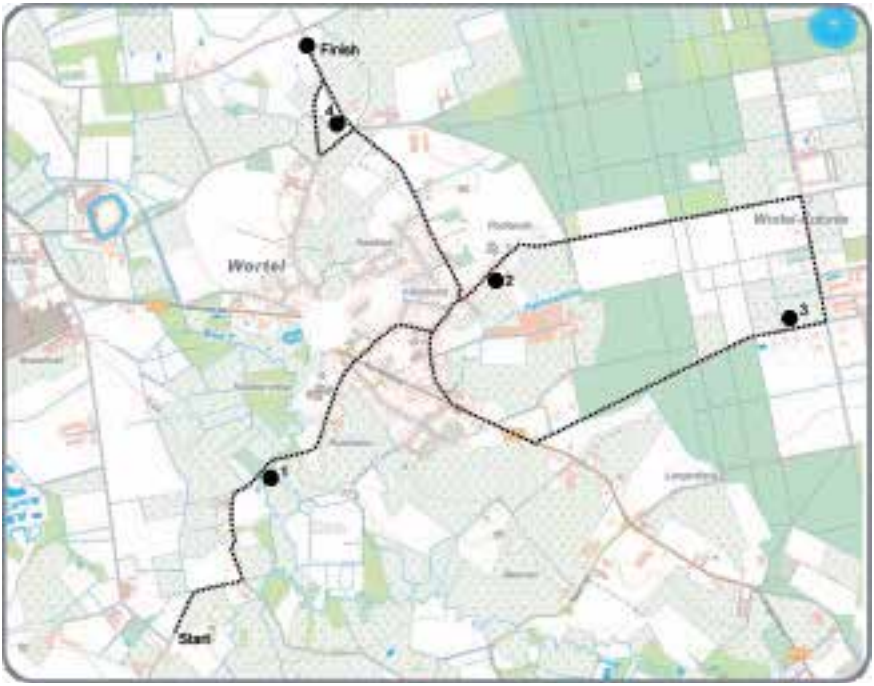
KAARTSYSTEMEN
Wat is een puntenrit?

Van Start tot Finish moeten een aantal punten in stijgende numerieke volgorde worden aangedaan (dus geen punten overslaan, alle punten die getekend zijn moeten bereden worden) waarbij echter een aaneengesloten kortste route moet worden gereden van start naar punt 1, tussen de punten onderling en van het laatste punt tot de finish. De route tussen de punten wordt beschouwd als een nevenroute en dient dus zo nauwkeurig mogelijk te worden bereden. Indien de punten naast de weg liggen zal de deelnemer deze zo dicht mogelijk benaderen zodat het punt aan de rechterzijde van zijn rijrichting ligt. Als variante kan de inrichter opdragen om naar bepaalde punten te rijden via "de op één na kortste route" De nummering van deze punten zal duidelijk gemaakt worden door bvb een andere kleur. Deze variant dient duidelijk vermeld te worden in het bijzonder reglement en/of het roadbook.

De inrichter zal geen verboden wegen opnemen in de ideale route (uitgezonderd sportklasse).

Het is toegestaan:
- om reeds bereden punten nogmaals te berijden in.
- om punten te berijden voor ze aan de beurt zijn

In volgorde van belangrijkheid
1 Teken voor aanvang van de kaart uw nevenroute uit.

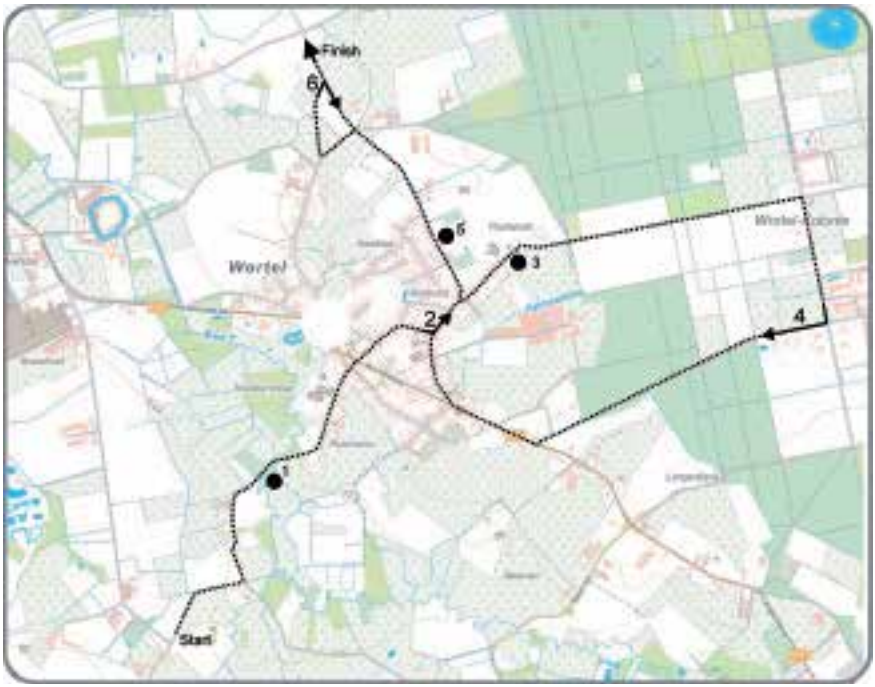


KAARTSYSTEMEN
Wat is een pijlen- en puntenrit?

Een pijlen- en puntenrit is eenvoudig een combinatie van een pijlenrit en een puntenrit.

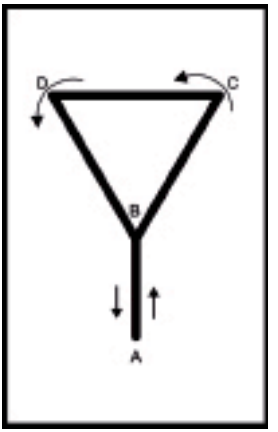
Alles moet echter duidelijk vermeld staan in het roadbook. Hier moet ook een traject afgelegd worden in stijgende numerieke volgorde. Dus geen nummers overslaan. Het wordt duidelijker bij volgend voorbeeld, opdracht: punt 1- pijl 2 – punt 3 – pijl 4 – punt 5 – pijl 6

In volgorde van belangrijkheid
- Teken voor aanvang van het kaartfragment uw nevenroute uit.
- Bepaal de rijrichting van elke pijl.
- Bepaal de kortste nevenroute van start naar pijlvoet 1, pijlpunt1, …
- Bepaal de kortste nevenroute tussen de pijlen en punten.
- Bepaal de kortste nevenroute van de laatste pijl of punt tot aan de finish.



KAARTSYSTEMEN
Wat is een keerlus?

Indien een zo genaamde keerlus moet gereden worden ne men heeft reglementair de keuze uit linksom of rechtsom (als de route gemeten over de aslijnen even lang is) dan dient men deze lus linksom te rijden (dus tegen de wijzers van de klok in). Wanneer we deze keerlus nemen en de organisator geeft geen verplichte rijrichting op dan nemen wij deze als volgt : van A naar B, C, D en alzo terug naar B en A.





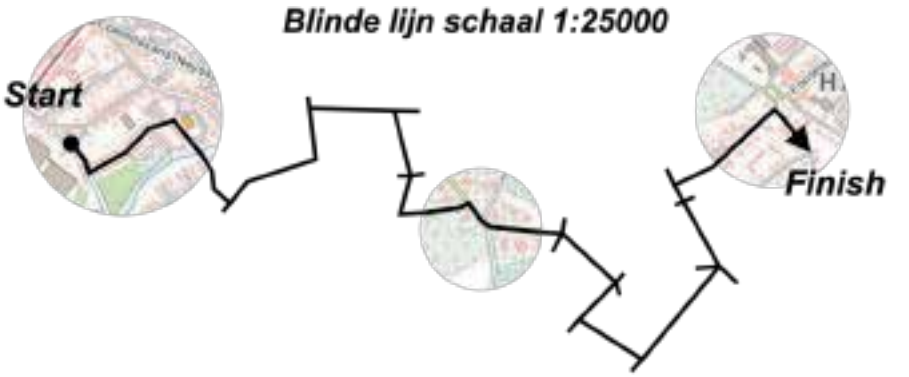
Wat is een blinde lijn?

Een Blinde Lijn is een IL. zonder alle straten en pleintjes. Je kan enkel deze lijn zo nauwkeurig mogelijk berijden en daarbij kan de inrichter je achter elk pleintje laten rijden.

Bij start en finish moet een duidelijk kaartfragment zijn.

Alle kruispunten en T- situaties moeten getekend zijn.

Tussen de systemen Bol-Pijl, Visgraat en Blinde Lijn is het verplicht een stuk kaartfragment te geven met voldoende herkenningen.

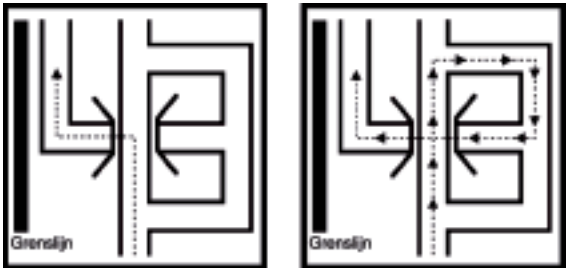


KAARTSYSTEMEN
Wat is grensbenadering?

Van Start tot Finish moet de aangegeven grenslijn of rand van de kaart via een aaneengesloten route worden benaderd zonder deze lijn te kruisen. "Licht is rijden", hetgeen betekent dat wanneer ten minste één bermlijn van de weg de grenslijn niet raakt, deze weg mag bereden worden. Het benaderen dient zodanig te geschieden dat in volgorde van belangrijkheid:

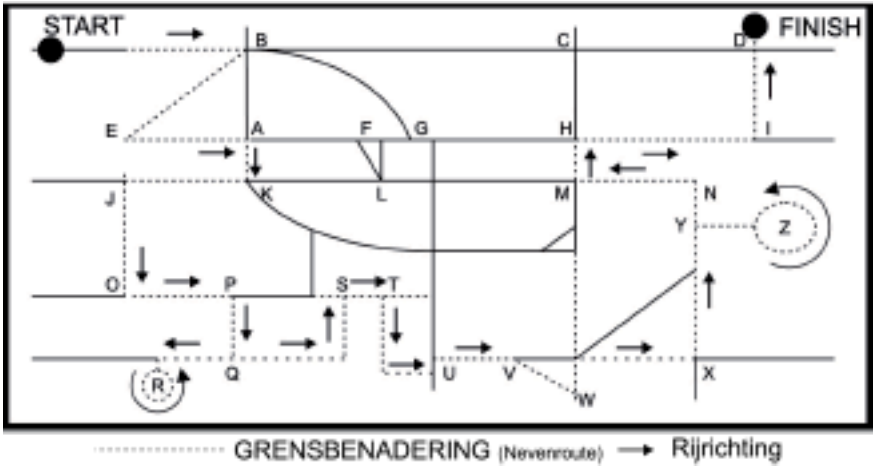
- Het oppervlak tussen de route en de grenslijn zo klein mogelijk is.
- De te rijden route zo kort mogelijk is.

Bij het bepalen van de grensbenaderingsroute is in eerste instantie de volgorde van wegen, zoals deze op de kaart voorkomen, zonder daarbij aandacht te besteden aan ongelijkvloerse kruisingen, indien zich in de aldus samengestelde route op de kaart ongelijkvloerse kruisingen bevinden, waardoor men verhinderd wordt ter plaatse links - of rechtsaf te slaan, dan dient men een zodanige omrijroute te maken dat de gewenste weg via een zo kort mogelijke route bereikt wordt. Aldus ontstaat de volledige geconstrueerde grensbenaderingsroute. Deze uitgestippelde route is een NEVENROUTE, die zo nauwkeurig mogelijk moet gevolgd worden. Indien dit niet mogelijk is dient men de regels van het Omrijden toe te passen. De rijrichting van de grensbenadering primeert bij het nemen van een lus binnen de grenslijn. Eventuele keerlussen bij het construeren van de omrijroute dient men te rijden zoals beschreven in hoofdstuk "Keerlussen" of zoals beschreven in het Bijzonder Wedstrijdreglement van de inrichter.



Er dient aangegeven te worden aan welke zijde de aangegeven grenslijn dient te worden benaderd en in welke richting, gelijk of tegengesteld aan de richting van de wijzers van de klok, dit dient te geschieden.

·Afwijking van het basisprincipe is: Dat je tijdens het omrijden de grenslijn mag overschrijden.



Ideale kaart:

START - B - E - A - K - J - O - P - Q - R - Q - S - T - U - V - W - X - Y - Z - Y - N - M - H - I - D - FINISH

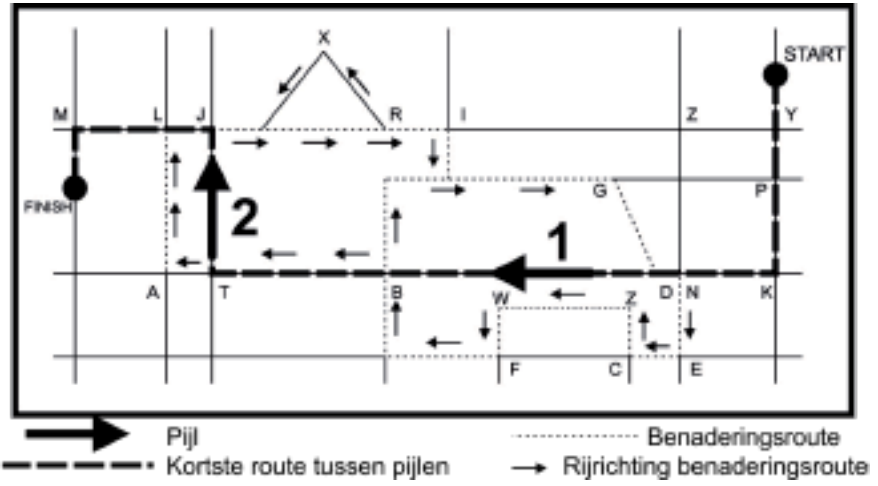
KAARTSYSTEMEN
Wat is pijlenbenadering?

Dit systeem bestaat uit twee delen:
Het **eerste deel** is een Pijlenrit
- Een pijl is aan de beurt wanneer men de voorgaande pijl beëindigd heeft.
- Een pijl mag maar éénmaal bereden worden en dit enkel wanneer hij aan beurt is.

Het is toegestaan:
- om pijlen zijdelings op te rijden.
- om pijlen zijdelings te verlaten.
- om pijlen te kruisen.

Het is niet toegestaan:
- de Pijlen in tegengestelde richting te berijden.
- de Pijlen op te nemen in de benaderingsroute inclusief de keerlus.

Het **tweede deel** is als het ware een benaderingsroute die we rondom deze pijl vormen.
- Na elke pijl dient een benaderingsroute (nevenroute) te worden gevormd, waarbij de betreffende pijl in wijzerzin van de klok in zijn geheel moet benaderd worden en wel zodanig dat in volgorde van:
  - het oppervlak tussen de benaderingsroute en de pijl zo klein mogelijk is
  - de benaderingsroute zo kort mogelijk is
- Elke pijl heeft zo een benaderingsroute (nevenroute), welke een punt van aanvang en een eindpunt heeft. Deze twee vallen steeds samen en liggen steeds op de eerste reglementaire samenkomst van wegen na de pijl.
- Nadat aldus voor een pijl een benaderingsroute is uitgestippeld, dient de pijlenrit in de oorspronkelijke rijrichting te worden hervat, eventueel mits gebruik van een keerlus, die zo kort mogelijk moet zijn. Deze keerlus maakt deel uit van de benaderingsroute.
- De Pijlenrit en de benaderingsroute vormen samen de te rijden route, die zo nauwkeurig mogelijk dient te worden gevolgd. Het blijft natuurlijk zo dat de regels ivm. het omrijden alsmede deze van de voorkennis ten allen tijden geldig blijven.



Ideale kaart voor pijlenrit zou zijn: START – P – K – N – D – 1 – B – T – 2 – J – L – M – FINISH

Samen met de pijlbenadering krijgen we de volgende oplossing:
Vanuit Start gaat het via Y-P-K-N-D-1 tot bij B, van hieruit construeren wij een benaderingsroute (nevenroute) welke loopt in wijzerzin over G-D-N-E-C-Z-W tot bij B waar we onze pijlenrit verder kunnen zetten richting via T tot aan pijl 2. Om deze pijl te benaderen gaan we over J-R-I-B-T-A-L tot terug bij J. Maar hier staan we in de verkeerde rijrichting en dienen we een keerlus te maken via R-X-J en alzo langs L-M tot bij de Finish.

Ideale kaart : START – Y – P – K – N – D – 1 – B – G – D – N – E – C – Z – W – F – B – T – 2 – J – R – I – B – T – A – L – J – R – X – J – L – M - FINISH

KAARTSYSTEMEN
Wat is Cross the lines?

Voor dit systeem worden coördinaatlijnen op het kaartfragment gebruikt of brengt de inrichter een genummerd raster aan op het kaartfragment.

Van start tot finish moet een aaneengesloten route geconstrueerd worden op basis van het kruisen van de coordinaatlijnen of het genummerd raster.

Het kruisen van deze coördinaatlijnen of rasters dient te gebeuren in een volgorde die de inrichter opgeeft in zijn routeboek.

Bij het bepalen van deze route mogen er geen andere coördinaatlijnen of rasterlijnen overschreden worden dan deze welke opgegeven zijn door de inrichter.

De verbinding van de ene coördinaat naar de andere of van de ene rasterlijn naar de andere moet zo kort mogelijk zijn.

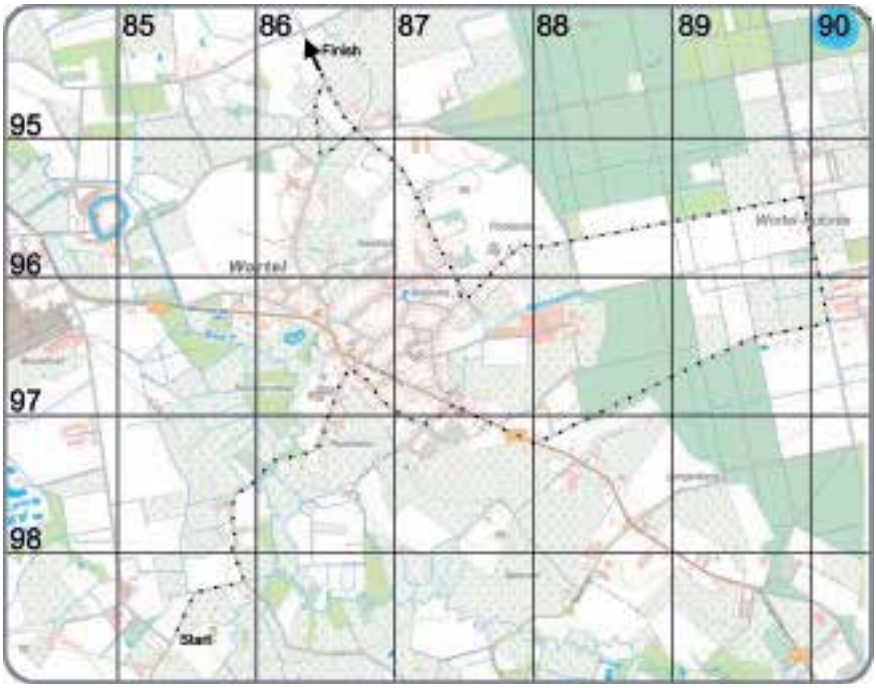
De uitgestippelde route is een NEVENROUTE, die zo nauwkeurig mogelijk moet gevolgd worden. Indien dit niet mogelijk is dient een omrijroute geconstrueerd te worden.

Bij het construeren van een omrijroute is het toegelaten om de coördinaatlijnen of rasters te overschrijden maar moet de omrijroute zo kort mogelijk zijn (zie het omrijden).

Bij het construeren van een route kan er een lus ontstaan, deze mag niet beschouwd worden als een keerlus, men moet altijd rijden volgens de opgave van de inrichter.

Hieronder een voorbeeldje van Cross the Lines:

Opdracht luidt: Start-98-86-97-87-97-97-97-88-97-89-90-96-90-89-88-96-96-87-95-95-95-95-95-Finish



RACING MEDIA

MAGAZINE

AUTOSPORTNIEUWS

6 nummers per jaar voor slechts **28 €**

(minimum) 80 A4 pagina's

Schrijf dit over op BE15 1096 6764 0430 voor Racing Media Group met vermelding van uw postadres...

en ontvang, vanaf eind februari, ons tijdschrift in uw brievenbus.

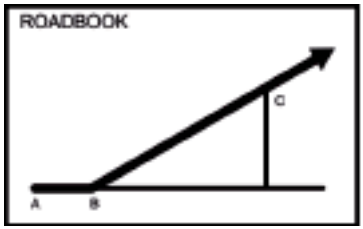
BIJZONDERHEDEN KAARTSYSTEMEN
Wat is een van de kaart afwijkende situatie?

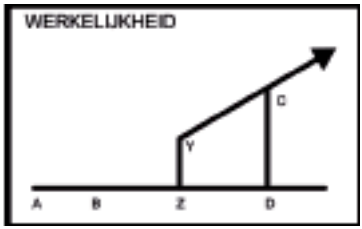
Bij de van de kaart afwijkende situaties hebben we twee categorieën, nl de veranderende wegaansluitingen en de niet voorkomende wegen.

Veranderende wegaansluitingen:

- bij een van de kaart afwijkende wegaansluiting kan alleen sprake zijn bij een wegaansluiting aan het begin van een weg op de kaart. Veranderende wegaansluitingen mogen niet bereden worden, behalve indien de oorspronkelijke route niet berijdbaar is en de routesituatie kan bereikt worden via een route met een lengte van max. 100 meter. Keren is hierbij natuurlijk niet toegestaan. Uiteraard dient men de oude situatie zo nodig zover mogelijk te berijden.
- komende vanuit A, wil men de weg B-C nemen maar in werkelijkheid ligt die aansluiting er niet meer, maar is er een nieuwe verbinding gemaakt via Z-Y. Wel, als nu de route B-Z-Y maximaal maar 100 meter bedraagt, mag men deze vernieuwde aansluiting gebruiken.

Stel dat die route van B over Z naar Y langer is dan de voorgeschreven 100 meter. Op dat moment moet er een nevenroute of omrijroute gemaakt worden afhankelijk van het systeem, die dan B-Z-D-C zal zijn, waar we onze Ingetekende Lijn terug kunnen hervatten.



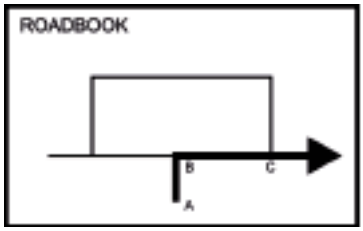


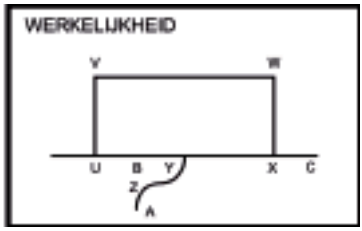
Wat is een niet op kaart voorkomende weg?

Bij gewijzigde wegsituaties aan het einde van de weg op de kaart is er sprake van een weg op de kaart die overgaat op een niet op de kaart voorkomende weg. Dit geldt eveneens voor situaties tussen Begin en Einde van een weg op de kaart.

Indien een op de kaart voorkomende weg overgaat in een niet op de kaart voorkomende weg, zonder dat de mogelijkheid bestaat zonder te keren via een op de kaart voorkomende weg verder te rijden, of indien men door middel van een pijl of opdracht gedwongen wordt een niet op de kaart voorkomende weg in te rijden, dan blijft men deze weg volgen tot de eerste mogelijkheid om via op de kaart voorkomende wegen de route weer op te nemen, met in acht name van de geldende omrijregels.

De route loopt van A naar B tot bij C. In werkelijkheid loopt die weg niet helemaal hetzelfde. Bij het puntje Z wijkt de weg naar rechts af. Toch blijft men deze, niet op de kaart staande weg, volgen tot punt Y, omdat er geen andere mogelijkheid is. Maar de stelling is steeds dat we de route zoveel mogelijk moeten berijden (A-B-C). Indien we dus vanuit Y naar C rijden, hebben we het stukje B-Y overgeslagen! Zodoende construeren we een nevenroute (omdat het hier een IL betreft) : Y-X-W-V-U-B. Hier nemen we de oorspronkelijke route terug op en kunnen we afsluiten via B-Y-X-C.





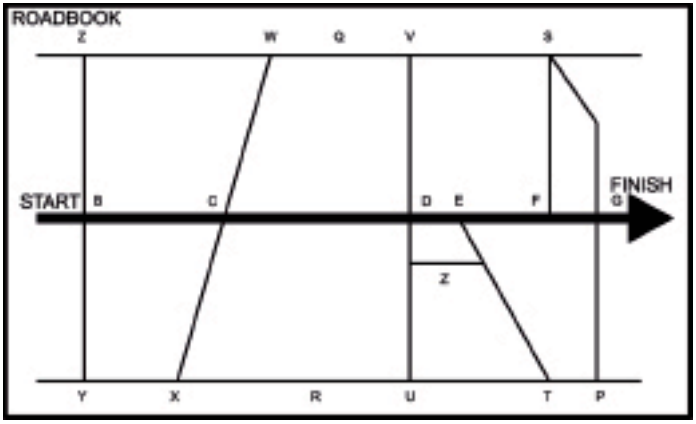
BIJZONDERHEDEN KAARTSYSTEMEN
Wat is voorkennis?

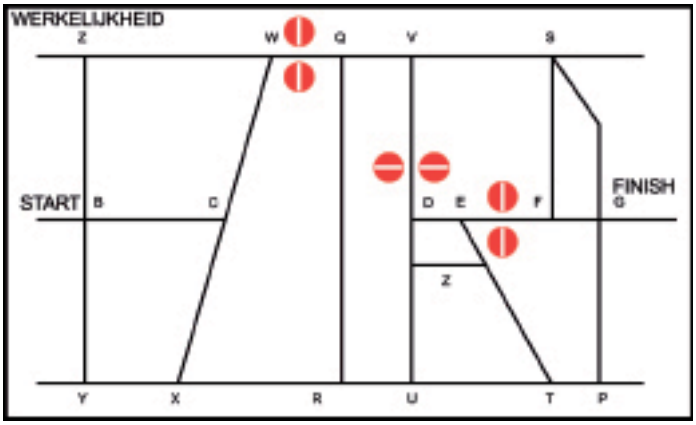
De ritten dienen te worden geconstrueerd en gereden zonder voorkennis van het terrein. Hiermee wordt bedoeld dat de situatie zoals die op de kaart is aangegeven ten allen tijden bepalend blijft voor de te kiezen route. Ook al heeft men tijdens de rit geconstateerd dat een bepaalde weg niet te berijden is (bv. een verboden inrit), dan mag men daarmee bij het bepalen van latere gedeelten van de route geen rekening houden en zodanig dient deze weg opnieuw in de routeconstructie te worden opgenomen.

Indien een bepaalde weg niet berijdbaar blijkt te zijn en men derhalve een route gaat construeren, dan wordt men geacht dit te onthouden totdat men de Hoofdroute in de voorwaartse richting heeft bereden. Dus vanaf het moment dat we de Hoofdroute daadwerkelijk voorwaarts hebben bereden en niet wanneer men tijdens de nevenroute of omrijroute de hoofdroute voorwaarts berijdt, vervalt de gehele opgedane voorkennis van die neven- of omrijroute.

Dit is echter niet het geval als we de Hoofdroute alleen maar kruisen of raken. Ondanks eventuele opgedane voorkennis omtrent het op een bepaald punt niet berijdbaar zijn van een weg op de kaart, mag men nooit aannemen, dat dezelfde weg niet berijdbaar is van de andere zijde!

Heel deze ingewikkelde tekst zullen we even trachten uit te leggen aan de hand van een voorbeeldje hieronder: De inrichter heeft een Il aangebracht op de kaart (zie Roadbook) die loopt van Start via B-C-D-E-F-G naar Finish. We gaan nu trachten die IL zo nauwkeurig mogelijk te volgen op het figuurtje dat de werkelijkheid zal voorstellen.





BIJZONDERHEDEN KAARTSYSTEMEN

Je ziet onmiddellijk dat er wel heel wat verschillen zijn. Zo bestaat het weggedeelte C-D wel in het Roadbook, maar is helemaal niet aanwezig in werkelijkheid. Ook het weggedeelte D-V is onberijdbaar aangezien deze straat langs D verboden is (door een C1 verkeersbord). We zien dat de weg W-Q-V geblokkeerd wordt door een C1 verkeersbord. Het stukje straat tussen E-F is tevens verboden door verkeersbord C3. Al ken je nu de streek nog zo goed, al deze kennis moet je uitvegen, want alle ritten worden verreden zonder dat je iets weet over het terrein.

Al de wegen die in het Roadbook staan beschouwen we als aanwezig te zijn in de werkelijkheid en het is pas op het moment dat we aan zo'n situatie aankomen, dat we de van toepassing zijnde omrijregels moeten toepassen. Zo zal ook de weg Q-R die in werkelijkheid wel aanwezig is nooit mogen worden bereden, want de inrichter heeft hem niet op de kaart gezet. We starten de route van Start via B naar C en kunnen de IL makkelijk volgen. Bij C aangekomen merken we dat de weg richting D niet bestaat. Dus nevenroute construeren via de kortste weg naar D, want dat is het punt van hervatten. Ondertussen kunnen we al wel onthouden dat de weg van C naar D niet berijdbaar is. De nevenroute is C-W-Q-V-D. We rijden de route tot aan W en we bemerken dat deze weg niet mag bereden worden (verplichte richting).

Op onze oorspronkelijke nevenroute C-W-Q-V-D construeren we vanuit W een omrijroute naar V omdat we de nevenroute zo veel mogelijk willen berijden. Keren mag niet, anders kon je vanuit W terug naar C. Dus de kortste omrijroute van W naar V zou langs W-Z-B-C-D zijn, maar dan nemen we het traject C-D in onze omrijroute op, maar tijdens de IL hadden we al geconstateerd dat die weg C-D niet bestaat. Dus het heeft geen zin om dat opnieuw te gaan proberen.

De ideale omrijroute met in acht name van de voorkennis die we tot nu toe hebben is W-Z-B-Y-X-R-U-D-E-F-S-V.

Dat maakt dat de ideale kaart tot hiertoe zou moeten zijn:

Start - B - C - W - Z - B - Y - X - R - U - D - E - F - S - V - D - E - F - G - Finish.

Let wel dat je bij R niet afslaat naar Q, want deze weg staat niet op de kaart.

Aangekomen bij E krijgen we een natuurlijke blokkade door verkeersbord C1. We vergeten verder geheel de omrijroute E-F-S-V want we gaan geen omrijroute maken.

We construeren een volledig nieuwe omrijroute vanuit E om punt V te bereiken. Onze voorkennis is nog steeds geldig alhoewel we de IL tijdens de omrijroute reeds voorwaarts bereden hebben. Deze nieuwe omrijroute zal gaan van E-T-P-G-S-V. Dus niet over F passeren want dit is langer. Zonder noemenswaardige problemen geraken we dan bij D en hervatten we onze IL in de juist rijrichting.

Op het moment dat we D hebben bereikt en al een stukje IL gereden hebben richting E vervalt alle opgedane voorkennis. Dit maakt dus dat het stukje C-D nu terug in uw routeconstructie kan opgenomen worden, terwijl ook het weggedeelte W-Q-V en E-F wederom zou mogen bereden worden.

De ideale kaart tot nu toe zou moeten zijn:

Start - B - C - W - Z - B - Y - X - R - U - D - E - T - P - G - S - V - D - E - F - G - Finish

Van D naar E kunnen we de IL volgen, maar E-F is natuurlijk geblokkeerd door verkeersbord C1. Kortste nevenroute zoeken naar F en dit is mogelijk via E-Z-D-V-S-F. Bij het rijden van deze route is er geen probleem tot je bij D komt, want daar is de weg naar V niet meer berijdbaar (verkeersbord C1). Om zoveel mogelijk van onze nevenroute te berijden dienen we terug aan te vatten bij punt V. Deze omrijroute die we nu construeren wordt D-E-Z-V-R-X-C-W-V.

Bij punt W aangekomen hebben we een verkeersbord C1 en kunnen we de omrijroute niet verder afwerken. Dus dienen we vanuit W een nieuwe omrijroute te construeren om punt V te bereiken. Opgelet dit is nu niet meer mogelijk en punt V vervalt dan ook als aanknoping op de nevenroute. Punt S is nu de eerstvolgende plaats om de nevenroute terug aan te vatten. Deze route tot bij S zou zijn via Z-B-Y-X-R-U-T-P-G-S.

Dat maakt dat de ideale kaart van dit zeer moeilijk voorbeeld er als volgt uitziet:

Start - B - C - W - Z - B - Y - X - R - U - D - E - T - P - G - S - V - D - E - Z - D - E - Z - U - R - X - C - W - Z - B - Y - X - R - U - T - P - G - S - F - G - Finish.

We kunnen ons wel voorstellen dat je zelfs na dit voorbeeld nog wel wat vragen over Voorkennis hebt en die kan je dan best vragen aan een van de inrichters of de verantwoordelijke van je club, die daar dan met plezier de voorkennis nog wel eens uit de doeken wil doen. Het voorbeeld is misschien wat ingewikkeld, maar het is een kort overzicht waar toch heel wat verschillende combinaties zijn uitgewerkt. Het hangt natuurlijk in grote mate van de inrichters af of je die voorkennis veelvuldig zult moeten gebruiken en daardoor zal de moeilijkheidsgraad van de rit worden omhoog gehaald.



algemene info - 0496-741704 - han@titanic.be



Nationale Autoclub Excelsior

info@autoclubexcelsior.be

www.autoclubexcelsior.be

AutoClubExcelsior