



*Recreatieve autosport.*  
*Hoe doe je dat ?*

## 0. Inleiding.

Een recreatieve autosportwedstrijd, is een wedstrijd op de openbare weg, waarbij het niet gaat om de snelheid die gereden wordt, maar om de juiste manier waarop aan de hand van navigatie-technieken (zie verder) de gevraagde route wordt afgelegd. De snelheid staat hier niet centraal, maar doet wel dienst om voor de rit c.q. de trajecten een tijdsplan uit te zetten. In het algemeen ligt de gemiddelde snelheid tussen 25 en 35 km/uur, al naar gelang de moeilijkheidsgraad of het niveau van de klasse waarin men heeft ingeschreven.

De wedstrijd staat open voor oude én jonge voertuigen, die we elk afzonderlijk zullen indelen in reeksen. Het is ook onze bedoeling om dit concept aan een budgetvriendelijk prijs aan te bieden zodat deze wedstrijd voor iedereen toegankelijk is.

In deze mini brochure gaan we pogen u de beginselen van het recreatief autosporten uit te leggen. Onze lesgevers zullen tijdens navigatielessen dieper ingaan om de aangehaalde onderwerpen en tijdens droogritten (tafelritten) kan je uw kennis omzetten. Af en toe deelnemen aan een oefenrit en de bijhorende débriefing is het ultieme sluitstuk van uw voorbereiding.

## 1. De voorbereiding

### a. Het team.

Een team bestaat uit twee personen: een bestuurder (piloot) en een navigator. Uitzonderlijk kan er een derde inzittende in het deelnemend voertuig toegelaten worden. Het vergt ontegensprekelijk een positieve instelling om samen een goede prestatie te leveren. Als men onder spanning staat kan er vlug een conflict ontstaan, die echter nooit tot een woordenwisseling mag ontstaan. Een goede harmonie tussen navigator en piloot is van groot belang. Is er toch een fout gemaakt hoeft men dit nooit op elkaar te verhalen, maar er samen lessen uittrekken is hier een belangrijke boodschap.

Tijdens het rijden van de rit moet er tussen hen een goede taakverdeling zijn. De rol van de bestuurder bestaat erin tijdens de rit, het specifiek tempo te plannen en aan te houden. Verder is het belangrijk om alles wat hij opmerkt dat belangrijk kan zijn voor de navigator, door te geven. Het is a priori de bestuurder die op de aanwezigheid van de routecontroles dient te letten.

De rol van de navigator situeert zich in het bepalen van de route en deze aan de piloot door te geven. Daarbij is de strikte toepassing van de reglementen van evident belang, zeker wanneer het onderdeel kaartlezen in het roadbook is opgenomen.

Maak uw keuze uit de klasse/reeks waarin u wenst deel te nemen en met wie je een team wil vormen.

Van groot belang is het doornemen van het algemeen en technisch reglement, die je meestal kan terugvinden op een website van de organisatie en waarin de spelregels staan uitgelegd. De deelnemers krijgen vooraf ook een bijzonder wedstrijdreglement waarin enkele specificaties van de wedstrijd worden opgenomen en dat jullie zeker moeten lezen. Dit wordt op de dag van de wedstrijd aangevuld met een aanvullend wedstrijdreglement, waarin de last minute wordt verstrekt.

Tot slot mag men niet vergeten in te schrijven. Inschrijven doe je op de door de organisatie aanbevolen wijze.

## **b. Wat heb je nodig ?**

Je kan met een oude MG, een Mini uit de sixties, maar ook met een splinternieuwe Saab 9.5 deelnemen. Je wordt, afhankelijk van de leeftijd van je voertuig, in reeksen ingedeeld.

Uiteraard moet de bestuurder over een geldig rijbewijs beschikken. Zijn/haar teamgenoot hoeft dit niet te hebben, maar om evidente redenen mag je dan in dat geval, niet van plaats wisselen.

Handig is een klipbord om je documenten op vast te klikken, een zwarte/blauwe stylo, een markeerstift en een meetlatje (bij de meeste clubs kun je wel een schaalmeetlatje bekommen).

In het voertuig kan een tripmaster (toestel dat gereden afstand tot 10 m nauwkeurig meet) ingebouwd zijn. Dit is zeer handig maar in de beginfase van deze recreatieve autosport, niet noodzakelijk. In een latere fase is het bijna een onontbeerlijk hulpje.

Wanneer je niet graag aan hoofdrekenen doet, is een eenvoudige zakrekenmachine een leuke gadget om uw doortochtijden te berekenen (zie verder). Een (flexibel) leeslamp of lichtloop zijn nuttig bij avondetappes en eens het onderdeel kaartlezen in uw roadbook is opgenomen, kan een vergrootglas u ook helpen bij het uitlezen van de kaartroute.

Voor je van start gaat is het nuttig om uw brandstoftank te vullen, want op de lokale en afgelegen wegen die we meestal in het parcours inbrengen, is een tankstop niet altijd mogelijk. De organisatie zorgt wel dat er in de buurt van een tussenstop een tankmogelijkheid is.

## **c. Theoretische kennis.**

Afhankelijk van de klasse waarin je deelneemt is voorkennis belangrijk. In onze organisatie bieden we aan de nieuwelingen in deze recreatieve hobby, een zeer eenvoudig roadbook aan in de N-klasse (novice). Hierin zit alleen de navigatietechniek bol-pijl (zie verder) die de wegsituaties in eenvoudige uitvoering weergeeft. Bijna alle geldige wegsituaties zijn door ons ingetekend en worden verduidelijkt door herkenningspunten ( extra vermelding van bv straatnaam, kapel, elektriciteitscabine, etc...).

Wie een trapje hoger wil kan de R-klasse (recreatieklasse) instappen. Hier wordt nog steeds het principe van het eenvoudige bol-pijl toegepast, maar af en toe krijgen de deelnemers in deze klasse een stukje kaartlezen. Dit wordt kort en weerom eenvoudig gehouden. Meestal wordt een ingetekende lijn op een stafkaart 1/25.000 gebruikt. In sommige gevallen zal ook een pijlen- of puntenrit worden ingelast (zie verder).

Eens je dit allemaal onder de knie hebt, kan je de overstap naar de T-klasse (toerklasse) maken. Hier wordt het principe van bol-pijl ook in een gestileerde uitvoering gemaakt en wordt de navigatietechniek 'visgraat' aan het geheel toegevoegd. Ook in het kaartlezen wordt de moeilijkheidsgraad opgedreven. Naast de eenvoudige ingetekende lijn en/of punten- en/of pijlenrit, worden andere variaties op het kaartlezen toegevoegd. Ook de beperking van het gebruik van bepaalde wegen, maakt de opdracht er niet gemakkelijker op. Zo kan je de opdracht krijgen om een weg die je reeds hebt bereden niet meer te gebruiken, of de op één na kortste route tussen twee punten te construeren en te rijden.

Tot slot is er nog de S-klasse (sportklasse) die is voorbehouden aan specialisten in het kaartlezen. In deze klasse komen de voornoemde navigatietechnieken aan bod in een moeilijke uitvoering en worden nieuwe technieken toegevoegd zoals grensbenadering, ingetekende lijn met pijlopdachten, cross-the-lines, blokkaderit, etc....

## 2. Startformaliteiten

### a. Start.

Per minuut zal er per klasse één team van start gaan. Elk team ontvangt een roadbook waarin de routeopdrachten zijn opgenomen.

Deze routeopdrachten moeten één voor één worden uitgevoerd binnen een door de organisatie toegestane tijd.

De gemiddelde snelheid kan verschillen van traject naar traject en zal samen met de ideale passeertijd (zie verder) in het ritschema vooraan in het roadbook worden opgenomen.

In het ritschema geeft de organisatie ook een overzicht van alle pagina's die in het roadbook zijn opgenomen. Elk team is verantwoordelijk om na te zien of alle pagina's in het roadbook aanwezig zijn.

### b. Wegen.

We maken enkel gebruik van goed berijdbare wegen. Dit houdt in dat we niet alleen met asfalt of beton verharde wegen gaan gebruiken, maar dat ook een weg met grind kan gebruikt worden, voor zover deze goed berijdbaar is.

Tijdens de wedstrijd moeten de deelnemers zich zeer strikt aan de wegcode houden. Hierdoor zijn er een aantal verboden wegen die we niet in onze roadbooks opnemen (tenzij ter verduidelijking van een wegsituatie of in belang van de veiligheid).

Verboden wegen (zie verder) zijn onder andere wegen verboden voor het verkeer van motorvoertuigen, wegen voorbehouden voor plaatselijk verkeer of voor landbouwvoertuigen, aanwezigheid van verkeersborden die rechts of links afdraaien verbieden, de aanwezigheid van witte doorlopende lijnen op het wegdek, doodlopende wegen, autosnelwegen, autowegen, private wegen en wegen die door de organisatie als verboden wegen worden aangegeven.

### c. Deelnemend voertuig.

In het deelnemend voertuig mogen enkel de personen aanwezig zijn van wie de personalia op het inschrijfformulier voorkomen. Wanneer er wijzigingen zijn aan naam van piloot of navigator, moet dit vooraf aan de organisatie gemeld worden.

Ook wanneer de deelnemer met een ander voertuig van start gaat dan dit waarvan de gegevens op het inschrijfdocument zijn ingevuld, moet dit door het deelnemend team vooraf aan de organisatie gemeld worden.

De organisatie kan nazicht doen van de boordbescheiden van het deelnemend voertuig. Elk deelnemend voertuig moet geldig verzekerd zijn en het bewijs van verzekering kunnen vertonen, evenals het inschrijvingsbewijs of kentekenbewijs van het voertuig.

In het voertuig is de aanwezigheid van een GPS toegelaten.

## 3. Wat mag je verwachten?

### a. Opdrachten en oriënteringspunten.

In het roadbook zijn genummerde opdrachten weergegeven ( bol-pijl of kaartlezen). Deze opdrachten moeten zeer nauwkeurig en in opeenvolgende nummervolgorde uitgevoerd worden. Elke opdracht moet/zal leiden tot een ongedwongen richtingsverandering. Zolang een opdracht niet uitvoerbaar is, rij je rechtdoor (zie verder). Uiteraard zal elke deelnemer tijdens de rit zeer aandachtig moeten zijn.

De aanwezigheid van herkenningspunten is een extra steuntje, maar ook bepalend voor de plaats waar de opdracht moet uitgevoerd worden. Herkenningspunten dienen als hulp voor het bepalen van de juiste route, maar zijn tevens het belangrijkste wapen van een uitzetter om je in de val te lokken.

Herkenningspunten zijn altijd vaste objecten, zoals onder andere; kerk of kapel, spooroverweg, straatnaam, firmanaam, hoogspanningsleiding, etc.

**b. Op tijd rijden.**

Het is niet verstandig om te gaan racen, het is dus verstandig om iets langer na te denken en zodoende strafpunten te voorkomen.

Wie het minst aantal strafpunten heeft, wint.

De tijdcontroles zijn als volgt onderscheiden :

- Starttijd (VTC) : wordt neergeschreven aan de start door onze medewerkers aan wedstrijdtafel 'OUT'.

- Finishtijd (FTC) : wordt genoteerd bij de afgifte van de controlekaart aan de wedstrijdtafel 'IN'.

In het ritschema staat de ideale passeertijd (IPT) genoteerd. Wanneer je de ideale passeertijd samentelt met de starttijd, weet je ook uw finishtijd.

Voorbeeld : Starttijd = 9u11'

IPT = 2u26'

Finishtijd = 11u37'

Bestrafing : Per minuut te laat wordt er één strafpunt aangerekend, terwijl het sneller rijden dubbel bestraft wordt met 2 strafpunten per minuut te vroeg.

- Tussentijdcontrole (TC) : onderweg staat een TC opgesteld. Hier moet je uw ideale passeertijd zelf berekenen.

- Er zijn ook nog geheime seconden controles (GSK). Hier wordt in het geheim de doortochttijd van elk team genoteerd.

De tijd wordt doorgegeven aan een vaste post die deze tijd op uw controlekaart zal noteren.

Bestrafing : per seconde te vroeg/te laat wordt 0,012 strafpunten aangerekend, die enkel in geval van ex-aequo wordt doorverrekenend. In de toerklasse wordt dit ook gebruikt om de regularity-etappes te rijden (zie verder).

**c. Hoe ideale passeertijd berekenen.**

Het is belangrijk bij de start (VTC) uw dagteller of andere meettoestellen op '0' te plaatsen om de afstand te kennen tot aan een tijdcontrole.

In het ritschema is de gemiddelde snelheid bepaald waartegen het traject moet afgelegd worden. De zal nooit meer dan 35 km/uur bedragen.

Wanneer je aan een tussentijdse tijdcontrolepost komt, moet je uw ideale doortochttijd zelf gaan berekenen. Hoe doen we dit? De formule hiervoor is :

$$\frac{\text{afgelegde kilometers} \times 60}{\text{gemiddelde snelheid}} = \text{ideale passeertijd}$$

Voorbeeld :

- de afgelegde kilometers = 45 km

- gemiddelde snelheid = 30 km/uur

- berekening : 45 x 60

----- = 90 (= 90 minuten = 1u 30').

30

In diverse clubs zijn er tabellen beschikbaar die per gemiddelde snelheid en per 100 meter de ideale tijd weergeven tot op één seconde nauwkeurig (zie bijlage).

Zonder tegenbericht in het bijzonder wedstrijdreglement, worden de tijden steeds naar boven afgerond ( bv 90,26 = 91 minuten)

#### **d. Routecontroles.**

Door middel van bemande- en onbemande routecontroles (RC's), controleren de uitzetters van de rit of de deelnemers de door de uitzetters bedoelde route correct rijden. Dit kunnen zelfcontroles (ZK's) of bemande controles (BK's) zijn.

In de startlocatie zal steeds een model van alle gebruikte controles te zien zijn.

Het is de bedoeling telkens men een RC bereikt en passeert, de weergegeven controleletter in het eerst volgende vrije vakje van de controlekaart (zie verder) te noteren. Bij een bemande controlepost moet men de kaart overhandigen aan de baancontroleur. Deze kan een afdruk van een stempel plaatsen of tijd invullen op uw controlekaart (zie model controles). De baancontrole wordt aangeduid door een geel aankondigingsbord, gevolg door een rood controlebord binnen de 100 meter na het gele bord. Op deze gele of rode borden staat een afbeelding van een stempel of een klok, afhankelijk van de functie van de baancontrole.

Op de route wordt minstens één tijdcontrole opgesteld. Hier wordt de doortochtijd van het team opgenomen. Dit kan zichtbaar of verborgen opgenomen worden.

Sommige RC kunnen een opdracht bevatten die met voorrang moet uitgevoerd worden. Dit kan ook bij een bemande RC. (Zo krijgen we bijvoorbeeld goed-en foutrijders terug samen op de juiste weg).

#### **e. Punten – strafpunten.**

Om zo min mogelijk strafpunten te behalen dient de routebeschrijving in het roadbook én het reglement, nauwkeurig gelezen te worden. Daarnaast helpt gezond verstand om strafpunten te voorkomen.

Voor elke gemiste RC of voor elk genoteerde foutcontrole, krijgt de deelnemer 30 strafpunten. Wie dus een fout maakt in het lezen van de opdrachten, (bv door niet de nummervolgorde te respecteren) kan dus een verkeerde weg inrijden en een fopcontrole passeren. De inrichter kan om dubbele bestraffing te vermijden, dit getal omzetten naar een kleinvoud van 30, namelijk 5, 10 of 15 strafpunten. Dit noemen we een blokverbetering.

### ***4. De controlekaart.***

#### **a. Wat is een controlekaart ?**

Elke vereniging of organisatie heeft zijn eigen model van controlekaart, waarop de namen van het team en/of het startnummer van het team voorkomt.

Elk team ontvangt bij de start een zogenaamde controlekaart, waarop onze medewerker de starttijd zal noteren in vakje VTC. Exact op het startuur zal onze medewerker deze controlekaart aan de deelnemer overhandigen, samen met het roadbook van het overeenstemmend traject.

We hebben ook de gewoonte om met kleurenkaarten te werken, afhankelijk van de klasse waarin men deelneemt. Dit wordt o.a. gekoppeld aan hetzelfde kleur van het roadbook, zodat de deelnemers reeds bij ontvangst van het roadbook kunnen zien dat ze het roadbook ontvangen dat overeenstemt met de klasse waarin men is ingeschreven. Ook hier is de deelnemer verantwoordelijk voor.

Per traject krijgt het team een andere controlekaart tenzij anders bepaalde in het aanvullend wedstrijdreglement.

Op het einde van het traject lever je de ingevulde controlekaart in aan de wedstrijdtafel 'IN' (tenzij de inrichters het anders bepalen).

(Model zie bijlage).

**b. Hoe vul je een controlekaart in ?**

In de hoofding van de controlekaart zijn allerlei vakken verwerkt die bestemd zijn voor de organisatie. In dit hoofdvak mogen enkel onze medewerkers gegevens noteren.

Daaronder staat een raster dat op de keerzijde doorloopt, waar de RC's met onuitwisbaar zwarte of blauwe inkt worden ingeschreven of waar de baancontroleurs een afdruk van een stempel kan plaatsen, als zij/hij daarvoor opdracht hebben gekregen.

De kaart wordt van links naar rechts ingevuld en van boven naar onder, waarbij telkens het eerste vrije vakje wordt gebruikt.

Schrappen, knoeien of wijzigen/verbeteren van de kaart is niet toegestaan en wordt steeds als fout aanzien. Op de keerzijde van de kaart staat een rubriek 'vrije tekst'. Daarin kan men eventueel aan- en/of opmerkingen noteren, die relevant zijn bij het invullen van de controlekaart.

Je bent niet verplicht om de controleletter van de RC onmiddellijk op de controlekaart te noteren. Je kan een blad voor eigen gebruik hanteren. Maar let wel goed op, aan elke bemande baanpost kan onze medewerker een afdruk van een stempel plaatsen in het eerste vrije vakje van de controlekaart.

Heb je uw RC niet overgeschreven voor je aan de bemande post komt, wordt dit ontegensprekelijk als fout aanzien. Zorg er dus voor dat je bij een bemande controle, alle controles van je eigen blad overschrijft op de controlekaart en geef dan pas je kaart af. Zo niet zal onze medewerker een afdruk van een stempel plaatsen en wordt het niet noteren van de controle als fout aangerekend.

Schrik er niet van als je meerdere keren bij dezelfde controle komt en schrijf bij elke passage de controle op je controlekaart.

**c. Tip.**

Wanneer je tijdens het rijden van de rit vaststelt dat een RC is gedraaid en niet of slecht zichtbaar is geworden, blijf van deze controle af en noteer dit element in het 'vrije vakje' op de keerzijde bv :

- RC 'D' in vakje 11 is gedraaid en slechts gedeeltelijk zichtbaar.
- RC 'F' in vakje 16 ligt afgebroken naast de weg. Niet genoteerd.

Als organisatie hebben we een speciaal team dat met hun Z-wagen het parcours na zal rijden om te zien of na de doortocht van het laatste team alle RC nog op hun plaats hangen. Zij brengen hiervan verslag uit en melden ons wanneer een RC discutabel kan worden als gevolg van een gewijzigde opstelling.

## 5. BOL-PIJL, zo doe je dat...

### a. Wat is bol-pijl?

Deze navigatietechniek bestaat uit een tekening, die (ongeveer) overeenstemt met een werkelijke wegsituatie.

De zogenaamde situatietekening bestaat uit een eenvoudige tekening, waarop een bolleke is geplaatst (= standplaats van het deelnemend voertuig) en een pijl (= de richting die we moeten volgen). Alleen aan de situatietekening die de start weergeeft **ontbreekt een bolletje** om aan te tonen dat dit de startsituatie is. Aan de finish heeft de laatste situatietekening **geen pijl**, zodat je weet dat dit de afsluitende situatietekening is.

Elke situatie is in een genummerd vakje getekend en moeten in opgaande nummervolgorde uitgevoerd worden (soms durven de uitzetter de nummers wel eens door elkaar zetten). Doe dus steeds nazicht in het roadbook of de nummers in volgorde zijn weergegeven. Is dit niet het geval markeer deze situatie en kijk uit naar de juist opgaande nummervolgorde.




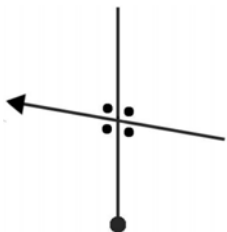

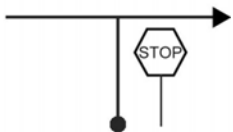
De afstand tussen twee situatietekeningen kan 100 meter of meer zijn, maar ook 2 meter of minder. Tussen de opdrachten volgen de deelnemers steeds de meest rechtdoor lopende weg.

### b. Hoe uitvoeren?

Onze lesgevers zullen tijdens de navigatiecursus in detail ingaan op de uitvoering van deze techniek.

### c. Voorstelling.

Hierna een klein overzicht van hoe getekende opdrachten er kunnen uitzien en wat ik daar moet uitvoeren :

wegsituatie	opdracht	uitleg
		Deze opdracht is gelijk aan 1° weg links (driesprong)
		Op een samenkomst van vier wegen (viersprong) met verkeerslichten, moet je naar links.
		Einde weg met stopteken, rechts.

## 6. Kaartlezen, zo doe je dat...

### a. De kaart.

We maken gebruik van topografische kaarten. Op het kaartfragment wordt steeds de schaal van de gebruikte kaart weergegeven. In de meeste gevallen wordt gebruik gemaakt van kaarten op schaal 1/25.000 ( 1 mm op kaart is in werkelijkheid gelijk aan 25 rijmeters).

Bij elke stafkaart hoort een legende, waarin alle gebruikte kaarttekens worden uitgelegd. Deze legende is enkel terug te vinden op de originele kaarten. Het is een complete lijst van kaarttekens als hulp om zich te oriënteren. Torens, hoogspanningslijnen, dijken, gemeente- en landsgrenzen worden net als hoogtelijnen als conventioneel teken weergegeven. ( Zie bijlage ).

### b. Systemen.

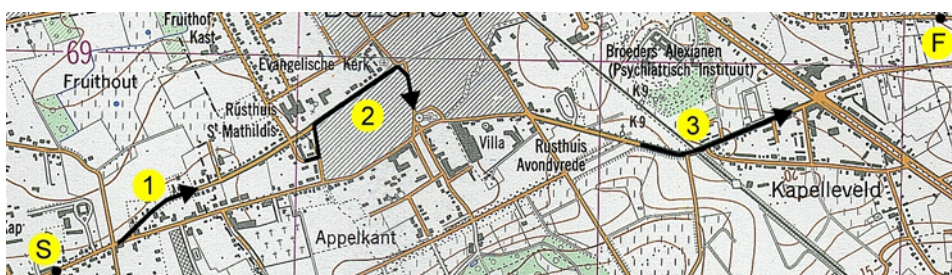
Er worden in het kaartlezen verschillende systemen gebruikt. Het gaat van een eenvoudige ingetekende lijn, naar pijlen-of puntenrit en later in een derde fase naar grensbenadering.

Onze lesgevers zullen uitgebreid deze systemen bespreken. Hieronder bij wijze van introductie enkele voorbeelden :

(1) Ingetekende lijn : de te rijden route staat geheel op de kaart aangegeven als een lijn. Deze moet zo nauwkeurig mogelijk worden gereden.



(2) Pijlenrit : Op de kaart staan een aantal genummerde pijlen getekend. Deze dienen in nummervolgorde te worden gereden. Tussen de pijlen rijden we de kortste route, tenzij het anders door de uitzetters is bepaald (bv vrije route, de op één na kortste route,...)



(3) Puntenrit : Op de kaart zijn een aantal genummerde punten ingetekend die in nummervolgorde aangedaan moeten worden. De route tussen de punten kan vrij zijn, maar meestal wordt de kortste route gereden. Ook de op één na kortste route is mogelijk. De uizetter zal dus telkens bepalen hoe de route tussen de punten moet worden gereden.

