

## *Nog een paar goede tips*

- Je vult de controles in van links naar rechts (en van boven naar beneden),
- Geen herstelcodes opschrijven,
- Niet knoeien of verbeteren in de kaart want dat wordt altijd fout gerekend,
- Schrijf de controles eerst even op een kladje of in de kantlijn van het boek,
- Geen RODE pen gebruiken maar gewoon blauw of zwart,
- Zorg bij een bemande controle, dat je alle controles die je eerst in klad hebt opgeschreven, op je kaart heb geschreven en geef dan pas je kaart af,
- Schrik er niet van als je meerdere keren bij dezelfde controle komt en schrijf bij elke passage de controle op je kaart.

## *Herstelcodes*

We vertelden al dat herstelcodes gebruikt worden om iedereen op de goede route te houden. Herstelopdrachten staan (bijna) altijd in code.

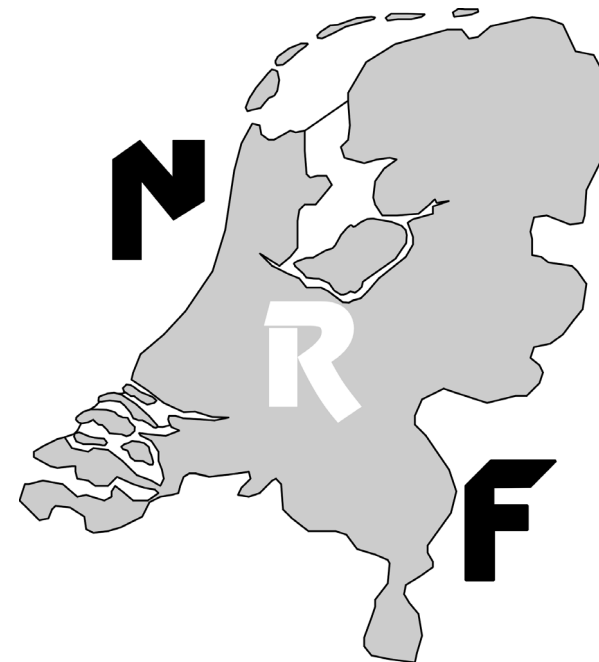
De meest voorkomende codes zijn:

HK	=	hier keren
1R / 1L	=	eerste weg rechts / eerste weg links
KR / KL	=	klinkerweg rechts / klinkerweg links
AR / AL	=	asfaltweg rechts / asfaltweg links
ER / EL	=	einde weg rechts / einde weg links
XR / XL	=	viersprong rechts / viersprong links
VR / VL	=	VRW rechts / VRW links
BM ..	=	als je bezig bent met opdracht ...
DMP ..	=	doorgaan met punt/pijl .. (alleen voor kaartlezen)
XO / VO	=	viersprong oversteken / VRW oversteken
⑧	=	doorgaan met opdracht 8
2x:	=	code alléén uitvoeren bij de <u>tweede passage</u> van deze controle wél elke keer noteren!
AB:	=	de code geldt alleen voor de A-klasse / B-klasse
CT:	=	de code geldt alleen voor de C-, de T- en de Classic klasse(n)
HK-1R ⑩	=	hier keren, eerste weg rechts en dan doorgaan met opdracht 10
2x: HK-XR	=	<u>alléén bij de tweede passage</u> keren en dan viersprong rechts
AB: HK	=	<u>alléén</u> de A- en de B-klasse moet keren.

*Succes !!*

# CONTROLE KAARTEN

*ZO DOE JE DAT...*



**Nederlandse Rittensport Federatie**



## Wat is een controlekaart?

Elke deelnemer ontvangt bij de start een zogenaamde controlekaart. Elke vereniging heeft zijn eigen model, maar het is in alle gevallen een kaart waarop, behalve de namen van de bestuurder en de navigator, ook de starttijd en de finish tijd van de equipe staat vermeld.

Als het een rit met meerdere trajecten betreft dan is er ook ruimte voor de tijden van de VTC's (vaste tijdcontroles).

MITRA ACHTERGRACHT 70 - WEESP

BESTUURDER: Jan de Vries  
 KAARTLEZER: Willem Jansen

TRAJECT: 1  
 KLASSE: T  
 STARTTHR.: 120

ROUTE CONTROLES		TUC CONTROLES	
		O.T.	W.T.
		1	
		2	
		3	
		4	
		5	
		6	
		7	

Aantal gemiste controles ..... X ..... = ..... Str.pnt.  
 Aantal minuten aan tijdcontrole ..... Str.pnt.

O.T. = Off. berekende passeertijd  
 W.T. = Werkelijke passeertijd

In de grijze balk van de controlekaart hiernaast zie je steeds een vakje O.T en een vakje W.T. O.T. staat voor "officieel berekende tijd", W.T. staat voor "werkelijke tijd". De O.T. is door de organisatie ingevuld, de W.T. wordt door een official, bij een VTC of bij de finish ingevuld. Als de W.T. later is dan de O.T. dan is er sprake van tijdsoverschrijding en dus van strafpunten. Meestal één strafpunt per minuut.

MITRA ACHTERGRACHT 70 - WEESP

BESTUURDER: Jan de Vries  
 KAARTLEZER: Willem Jansen

TRAJECT: 1  
 KLASSE: T  
 STARTTHR.: 120

ROUTE CONTROLES		TUC CONTROLES	
		O.T.	W.T.
		1	
		2	
		3	
		4	
		5	
		6	
		7	

Aantal gemiste controles ..... X ..... = ..... Str.pnt.  
 Aantal minuten aan tijdcontrole ..... Str.pnt.

O.T. = Off. berekende passeertijd  
 W.T. = Werkelijke passeertijd

In het grijze gedeelte van de kaart hiernaast is ruimte voor het invullen van de controles die je onderweg aandoet. Het woord aandoen is wellicht een beetje vreemd omdat het merendeel van de controles onbemand is. Dat wil zeggen: er is alleen een bordje met daarop een letter (A, B, C, enz.) of een getal (1, 2, 3, enz.). Het kan ook een stempelcontrole zijn waarbij je zelf een afdruk op de kaart moet plaatsen.

Op het onderste gedeelte van de kaart is verder nog ruimte voor de rekenkamer om het totaal van de strafpunten te berekenen. Dit is voor de deelnemer echter van geen belang.

Meestal is zijn er op de achterkant van de kaart ook nog vakjes voor het invullen van controles! Ook als je meerdere kaarten hebt meegekregen moet je ALTIJD doorgaan met het invullen van controles op de ACHTERKANT van de kaart.

## Hoe vul je een controlekaart in?

MITRA ACHTERGRACHT 70 - WEESP

BESTUURDER: Jan de Vries  
 KAARTLEZER: Willem Jansen

TRAJECT: 1  
 KLASSE: T  
 STARTTHR.: 120

ROUTE CONTROLES				
S	R	P	F	F
G	→			
	→			
	→			

Aantal gemiste controles ..... X ..... = ..... Str.pnt.  
 Aantal minuten aan tijdcontrole ..... Str.pnt.

O.T. = Off. berekende passeertijd  
 W.T. = Werkelijke passeertijd

Links zie je een "halve" controlekaart. Het gedeelte voor de tijden ontbreekt. De deelnemer heeft voor deze rit, die uit vier trajecten bestaat, namelijk vier kaarten gekregen. Voor elk traject één.

Alleen op de laatste kaart staan de gegevens van de start en VTC's.

De "halve" controlekaarten hebben dus alleen ruimte voor het noteren van de controles.



Zoals al eerder vermeld bestaat het overgrote deel van de controles die je onderweg zult aantreffen uit onbemande controles. Deze bestaan uit een oranje bordje met daarop een letter of een getal. Er kan ook nog een extra opdracht op het bordje

voorkomen. Dit wordt een herstelopdracht genoemd. Deze herstelopdrachten dienen om je (weer) op de goede route te brengen of te houden.

**De herstelopdrachten mogen NIET op de controlekaart genoteerd worden!** Kijk maar naar de routecontrole "S" in het eerste vakje. NIET de herstelcode opschrijven.