

Hoe overleef ik: een kaartleesrit?

Deze korte handleiding is bedoeld voor de minder ervaren deelnemers aan een kaartleesrit.

Met name klassiekerrijders, die de (gemoedelijke) gang van zaken tijdens reguliere merkenclubritjes gewend zijn, zullen misschien even moeten wennen dat het er bij kaartleesritten vaak iets anders aan toe gaat. Kaartleesritten worden door veel deelnemers namelijk niet zozeer als een gezelligheidsritje gezien, maar als een serieuze wedstrijd.

Alles verloopt via een strak **tijdschema** en er wordt heel fanatiek gelezen en gereden!

Wat heb je nodig?

Naast een betrouwbare (klassieke) auto met een bestuurder en een navigator het volgende:

- Pennen (neem ook een reserve exemplaar mee!) om de controlekaart in te vullen.
- Markeerstiften o.i.d. Je zult je route namelijk meestal zelf in moeten tekenen op de kaart!
- Een schaalliniaaltje is handig, maar een gewoon liniaaltje of geodriehoek kan ook.
- Een plankje of klembord waar je de kaart op kunt intekenen. Het is heel handig als daar klemmen voor je pennen/stiften op zitten, zodat je die niet steeds kwijt bent.
- Een plankje of klembord voor de controlekaart. Dat schrijft en stempelt beter dan een los flapperend blad.
- Een loep (evt. met ingebouwde verlichting) voor de echt fijne details.
- Een kaartleeslampje in de auto is onmisbaar als in het donker (of donker bos!) gereden wordt.
- En een klokje kun je eigenlijk niet zonder. Het handigst is een radiogestuurd klokje. Die geeft namelijk altijd de juiste tijd aan. De organisatie gebruikt deze ook! Zo'n klokje hoeft helemaal niet duur te zijn, kijk maar eens bij bijvoorbeeld de KIJKSHOP of Blokker.
- Een tripmaster is buitengewoon handig voor het nauwkeurig meten van de gereden afstand, maar voor de beginner wel een forse investering. Daarom gebruiken sommigen hiervoor een fietscomputer. Maar met een dagteller kom je ook een heel eind. En een modern GPS navigatiesysteem heeft meestal ook wel een bruikbare tripfunctie, maar let op: dit is niet altijd toegestaan! Voor meer informatie over tripmasters, zie bijvoorbeeld www.handashop.nl.
- Een stopwatch als in de rit een regelmatigheidsproef ("regularity") is opgenomen.

Het spelletje bij een kaartleesrit gaat erom dat degene die wint, degene is die de minste fouten heeft gemaakt en dus de minste strafpunten heeft. De uitzetter (degene die de route bedacht heeft) probeert de deelnemer dus geregeld op het verkeerde been te zetten en te verleiden tot het maken van een fout. De juiste route wordt gecontroleerd aan de hand van controlebordjes of stempels welke op een controlekaart gezet moeten worden. En dit alles precies op tijd.

Voorbeelden van de gebruikte controlebordjes e.d. staan meestal opgesteld bij de starttafel of zijn afgebeeld in het reglement. Wel handig om te weten waar je naar moet kijken!

Voor je je verdiept in allerlei ingewikkelde kaartleessystemen, dien je je eerst te leren oriënteren aan de hand van een (topografische) wegenkaart. Hartstikke goed natuurlijk als je alle valstrikken van de uitzetter door hebt, maar als je in het veld niet weet waar je op de kaart bent (of andersom) heb je daar helemaal niks aan! Je zult eerst moeten weten waar je bent en waar je heen moet. Meestal wordt gebruik gemaakt van kaarten in de schaal 1:50.000, d.w.z. 1 cm op de kaart is 500 meter in het veld. Bestudeer de legenda die bij een kaart hoort en ontdek hoeveel bruikbare informatie er eigenlijk op een kaart staat! Bruggen, kerken, hoogspanningsleidingen, etc.

Eén van de belangrijkste basisregels komt van DE kaartleesgoeroe uit de jaren zestig en zeventig, Ben van Delden: de bestuurder dient niet sneller te rijden dan de navigator kan lezen! Want verdwalen is balen... De bestuurder heeft uiteraard als taak het veilig op de weg houden van de auto, maar tevens het kijken naar de routecontroles. De navigator zit namelijk de meeste tijd naar beneden te kijken en ziet buiten de auto dus niet heel veel.

Gaandeweg moet iedere equipe voor zichzelf gaan ontdekken wat handig is. Welke pennen, stiften, meetlatjes etc. vind je handig om te gebruiken en waar wil je welke spulletjes in de auto opbergen. En eigenlijk nog belangrijker, hoe communiceer je onderweg.

En dan dus niet over de voetbaluitslagen, het weer of de prijs van een krop sla, maar over welke wegsituaties je onderweg tegenkomt! De bestuurder geeft door waar deze langs komt (brug, kerk, hoogspanningsmast; dit soort zaken staat allemaal op de kaart) ter oriëntatie en de navigator geeft op tijd door wat er gaat gebeuren (over 600 meter viersprong haaks links). En dat is meteen een van de leukste facetten aan deze hobby, het is echt teamwork, je moet het samen doen!

Bedenk dat veel in het kaartleesspelletje heel nauw genomen moet worden, er is geen ongeveer. Dus haaks op de kaart moet je ook echt proberen haaks te rijden! Dus niet die mooie ronde asfaltweg linksaf rijden, maar haaks het gravelpad achter het perkje om pakken. Want daar staat natuurlijk een controleletter! Hetzelfde geldt voor kleine hobbeltjes in een ingetekende pijl of lijn. De uitzetter heeft dan niet zitten trillen bij het tekenen, maar wil je achter een perkje o.i.d. heen laten rijden! Probeer dus zo "letterlijk" mogelijk de "kaart te lezen"... En dat is een leuk leerproces. Ook om door te krijgen wat een uitzetter precies bedoelt en hoe hij denkt met het maken van een valstrik... Heel vaak gaat het erom de kortste route ergens heen te "construeren". Goed kijken en meten is hier dus van belang. De grap is natuurlijk dat de meest voor de hand liggende route vaak net niet de kortste is!

Via de Stichting Rallyland is hiervoor een handig hulpmiddel te koop, de "**Plot-the-difference**" kaartleesmeetvelletjes. Geïnteresseerden kunnen een mailtje sturen naar r.kwant@rallyland.nl.

In het begin kun je je het beste focussen op het zo goed mogelijk kaartlezen. Dat je dan af en toe wat te laat bent geeft niet. Dat komt wel als je leert wat efficiënter te werken en met je tijd om te gaan. Probeer dus wel al aan te leren om niet onnodig tijd te verprutsen. Als je eenmaal op je starttijd je kaarten hebt gekregen is het niet handig als je dan nog moet gaan tanken, naar de WC moet of moet gaan verzinnen waar je je pen ook al weer had.... Hou in ieder geval wel de maximaal toegestane tijdoverschrijding in de gaten, want anders ben je niet geklasseerd en dat is jammer.

Ik wil hier verder niet teveel doordraven over alle mogelijke kaartleessystemen, zoals pijlen kortste route, ingetekende lijn, grensbenaderen, blinde lijn etc. Dat gaat voor deze inleiding te ver. Kijk hiervoor eens op de website van de Dutch Historic Rally Club, www.dhrc.nl, voor voorbeelden van verschillende kaartleessystemen. Ook is via deze website (onder "shop") het boek "**Systemen en Systematiek van het Sportieve Kaartlezen**" door Ben van Delden te bestellen. Een aanrader! Een andere leuke en informatieve site is www.rallynews.eu.

Om door te hebben waar je mee bezig bent is het erg belangrijk alles goed te lezen, maak je huiswerk! Dat geldt uiteraard voor het reglement, dat iedere rit anders is. Maar waar je erg veel van leert is het bestuderen van de schriftelijke uitleg na afloop. Wat heb je goed gedaan, wat heb je fout gedaan en vooral waarom. Zodat je de volgende keer niet dezelfde fouten maakt. Wel andere natuurlijk....

Soms wordt door een organiserende club of stichting gewerkt met een basisreglement, zoals het BRKLAS van de NRF of het Algemeen Reglement van de AMAC. Dit geldt dan voor alle ritten binnen het betreffende kampioenschap. Naast dit reglement is er meestal voor elke rit afzonderlijk een specifiek Bijzonder Reglement van toepassing. Hierin staan welk specifieke regels van toepassing zijn.

Let bijvoorbeeld goed op of je wegen maar in 1 richting mag rijden of in beide richtingen, je ook onverharde wegen mag berijden, je alle kleuren kaartwegen mag gebruiken etc. En mag je op een "samenkomst van wegen" wel of niet door een bermlijn (het zwarte lijntje langs een kaartweg) heen rijden?

Een van de dingen die reglementair altijd vast ligt, is dat je niet mag knoeien op de controlekaart! Dus niet gaan krassen, doorstrepen of wat dan ook. Fout is fout... Daarom moet je ook invullen met pen en mag dat niet met potlood! Sommigen vinden het prettig werken om eerst de controleletters op een kladvel te schrijven om nog te kunnen compenseren voor onderweg gemaakte denkfouten. Maar pas op, vergeet ze daarna niet over te schrijven op de echte controlekaart als je bij een stempelcontrole of een bemande controle komt! Schrijf in ieder geval de genoteerde controles even over voor je de controlekaart inlevert, dan weet je wat je gedaan hebt.

En wat altijd geldt, begrijp je iets niet, aarzel niet (aan de organisator) een vraag te stellen!



Voorbeelden van driehoekjes / perkjes.