

# Navigatie Tips



Hoe te navigeren is voor iedereen persoonlijk, wat voor de 1 werkt is voor de ander onhandig. Iedereen dient voor zichzelf uit te vinden wat voor hem of haar werkt.

Ook maakt het uit of men navigeert en gelijktijdig moet rijden (motor of Quad) of navigeert in Side by Side, auto of vrachtwagen.

Deze training is niet alleen voor een SxS navigator, sommige punten zullen dan ook overbodig of dubbel zijn.

In de loop der jaren zijn er toch wel een aantal hoofdlijnen duidelijk geworden.

Geef aandacht aan waarschuwingen ! (Dangers).

Gevaarlijke delen van de stage zijn gemarkeerd in het RB met uitroeptekens (!!!).

Dit kunnen gaten, kliffen, stop signs etc. zijn. Gewoonlijk is een enkele ! geen probleem voor een motorfiets. Maar een dubbel !! of !!! Danger kan een zwaar ongeluk veroorzaken.

Markeer de grote gevaren in je RB. Het is zeer belangrijk dat je jezelf voorbereed en langzamer gaat voortbewegen bij deze aanwijzingen.

Dus altijd je tripmeter accuraat houden met het RB. Ook als je in een groep rijdt of volgt.

Markeer de ! Met een specifieke kleur en gebruik deze consequent.

Veel navigators beschouwen ! (Dangers) en Navigatie als 2 verschillende dingen.

! Zijn zeer belangrijk om te finishen. Navigatie kan moeilijk zijn maar een afslag missen is minder pijnlijk als missen van een !!!.

Enkele tips om te kunnen navigeren op snelheid :

Lees de aanwijzingen hardop. De menselijke geest werkt zo dat deze veel sneller is dan de spraak. Daardoor "horen" je hersens datgene dat je zegt. Indien afwijkend van het gedachte zal dat opvallen en daardoor kunnen fouten voorkomen worden.

Ken/weet je compaskoers.

Als je voorbeweegt op CAP100 en weet dat de volgende afslag is

naar CAP190 over 1.0km heb je verder geen informatie nodig. Net voordat je 1.0km bereikt ga je je klaarmaken en uitkijken naar een rechter afslag ongeveer haaks op de rijrichting.

Als je op deze wijze het RB vooruit kan lezen en de informatie kan onthouden kun je zeer snel navigeren.

Bij rijden op een track met 2 sporen en de volgende tulip geeft aan Y-splising linksaf ga alvast in het linker spoor rijden. Dan ziet men automatisch de afslag makkelijker.

Ook kruis je dan de sporen van voorliggers, bij toevallig omlaag kijken valt dat op.

Gebruik alle aanwijzingen.

Zodra navigatie moeilijk wordt is er meer informatie benodigd dan alleen tripmeter en Cap. Normaliter zijn er altijd 5 verschillende aanwijzingen beschikbaar.

RB tulip, Cap, Tripmeter, sporen van andere (voorliggende) deelnemers, algemene route-beschrijving (richting) voor de stage, toeschouwers, fotograferen, etc.

Gebruik alle aanwijzingen, sommige zijn er niet of minder belangrijk echter indien wel aanwezig gebruik ze.



Je bent nooit verdwaald.

Wees zeker van jezelf. Vink denkbeeldig elke tulip/situatie af in je hoofd of letterlijk met pen/potlood op papier. D.w.z. je bent altijd zeker dat je op het juiste spoor bent tot het laatst gepasseerde punt. Soms ben je op een nieuw pad en bent onzeker of het wel het juiste is. Dat is slechts zo tot de volgende tulip. Dus nogmaals je bent niet verdwaald alleen onderweg naar het volgende punt (soms via een omweg).

Waypoints.

Gedurende de dag dien je een aantal WP te passeren.

Sommige zijn gemarkeerd in het RB sommige zijn checkpoints voor de organisatie ter controle of de juiste route is gereden. Gebruik je gps met het juiste scherm om te controleren of je alle wp's hebt gevalideerd. Bij gemiste WP's maak je de afweging, accepteren we Bij gemiste WP's maak je de afweging, accepteren we de eventuele straf tijd of gaan we terug.

Tripmeter afstellen.

Gebruik zekere punten om de tripmeter juist te corrigeren, aan te passen naar de RB afstand. Bijvoorbeeld een kerktoeren, kerkhof etc. Soms wijkt de tripmeter af, houd deze accuraat.

Veiligheid strijd met snelle navigatie.

Kijk alleen naar het RB wanneer het veilig is om te doen.

Soms is het pad te rotsig/bochtig/gevaarlijk om omlaag te kijken.

Indien de !! aanwijzingen gemarkeerd zijn (bijv. paars) is alleen een snelle blik al voldoende om te weten dat er iets aankomt.

Probeer om per blik op het RB om een paar tulip te onthouden zodat niet al te vaak gekeken hoeft te worden.

Indien bij voorbeeld de komende 3 tulips rechtdoor zijn en daarop volgend rechtsaf dan is er geen noodzaak meer om te kijken maar is het gewoon track volgen tot de T-splitsing.

Op dat moment een check op de afstand (eventueel correctie) en opname van de volgende tulip. Men kan altijd teruggaan naar een gemiste afslag maar een gemiste !!! Is vaak einde wedstrijd.

Markeer (kleur) je RB.

Zoals eerder genoemd is de tendens om ingekleurde RB aan de deelnemers te verstrekken.

Indien dat zo is maak je vertrouwd met de gebruikte kleuren.

Echter gezien het uitgangspunt van deze training gaan we ervan uit dat je dit zelf nog doet.

De avond voor een stage is er dus de mogelijkheid om het RB te bestuderen en zelf aandachtspunten te benadrukken.

Elke deelnemer ontwikkeld zijn eigen methode echter wat meer gebruikelijk is:

Gevaren !! en !!! markeren met paars of rood.

Compaskoers moet leesbaar zijn markeer met geel, of schrijf groter indien nodig.

Markeer de af te leggen route de afslagen etc. met blauw.

Veel mensen gebruiken een andere kleur voor rechtuit, men vind dat een aanduiding voor vol gas. Het is een keuze.

Markeer speedzones met een kleur die bij je past.



Als de verwachting is dat je in de toekomst met digitale RB (bijv Dakar) te maken krijgt is het handig om de daar toegepaste kleuren te gebruiken.  
Dat maakt de overgang naar een digitaal RB makkelijker.

Een paar laatste tips over navigatie.

Het is mogelijk een evenement te finishen zonder veel navigatie ervaring. Zodra je de algemene wijze van handelen doorhebt en niet harder rijdt dan je navigeert zal je niet verdwalen.

Navigatie training en oefenen zal helpen om sneller te rijden tijdens navigeren.

Echter indien er een tijds tekort ontstaat, stop dan de navigatie training eerder dan de fysieke of rijtraining. Indien niet fit kom je nooit aan de finish. Zonder eten geen brandstof.

Finischen zonder navigatietraining is echter zeker wel mogelijk.

Veelal zijn extra elektronische hulpmiddelen verboden om of op of in het voertuig te hebben.

Echter een telefoon is zo gebruikelijk dat deze bijna onmogelijk te verbieden is.

Indien je niet erg bekend bent met een gps en de werking daarvan niet ( volledig) onder de knie hebt is een mogelijke aanvulling het downloaden van een app op de telefoon.

Bijv. Strava of Guru Maps. Veel mensen werken dagelijks met Strava o.i.d.

en zijn dan ook meer gewoon aan het programma.

Track backen na het nemen van een andere afslag is vaak eenvoudiger dan via de gps.

Controleer altijd van te voren of dit toegestaan is in de regelgeving.