

Der Rallye-Beifahrer

„Ich bin raus!!“

Inhalt:

1. Aller Anfang ist schwer!
2. Was muß ich als Beifahrer mitbringen?
3. Die Ausschreibung
4. Die Nennung
5. Die Papierabnahme
6. Die Technische Abnahme
7. Lesen eines Roadbooks
8. Erstellen eines „Gebetbuches“ (Der Aufschrieb)
9. Die Bordkarte
10. Flaggen und Schilder
11. Lexikon

1. Aller Anfang ist schwer!

Wenn einen erst mal der Rallyevirus gepackt hat, lässt er einen meist nicht mehr los. Wie sonst ist die hohe Zahl der Wiederkehrer zu deuten? Aber auch viele Neulinge haben diesen Virus erhalten. Die einen durch die Familie, die anderen durch pures Zugucken. Nun wollen diese Neulinge auch mal selber fahren und dann beginnt der „Ärger“, denn mit „einfachen Rumheizen“ hat Rallyesport so viel gemeinsam, wie Tütensuppe mit einem 5-Gänge-Menue.

Es stellen sich Fragen, wie welches Auto, welche Kosten kommen auf mich zu, wo kann man fahren, was muß ich mitbringen und was muß ich können/wissen.

Alles zu behandeln würde aber den Rahmen dieses „Heftes“ sprengen.

Ich werde mich hier mit der letzten Frage; Was muß ich können/wissen?; beschäftigen und in erster Linie mit Rallye200.

Also noch mal, nur ins Auto setzen und los ist wohl das Schlechteste, was man machen kann.

Rallyablauf:

Eine Rallye besteht aus Wertungsprüfungen(WP), Überführungsetappen und Zeitkontrollen(ZK).

Bei einer Rallye200, die 1 Tag umfasst und bis zu 200km lang ist, werden in der Regel 4-6 Wertungsprüfungen mit einer Gesamtlänge von maximal 35km auf Bestzeit gefahren. Die dazu verwendeten Strassen sind für die Dauer der Rallye für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Die Streckenführung wird in einer möglichen Einführungsrunde, die mit Alltagstempo gefahren wird, in das „Gebetbuch“ mittels Zahlen und Zeichen eingetragen. Aus diesem Aufschrieb „betet“ der Beifahrer dem Fahrer jede Kurve(Entfernung,Stärke), Streckenbesonderheit(Belag,Verschmutzung,Kuppen) vor. Dies muss sehr genau sein, weil sich zumindestens erfahrene Fahrer auf das Wort des Beifahrers verlassen.

Erste Regel: Schuld ist immer der Beifahrer!(Sollte man natürlich mit Ironie betrachten.)

Die Verbindungen dieser WP's heißen Überführungs- oder Verbindungsetappen und finden im öffentlichen Strassenverkehr statt. Hier gilt selbstverständlich die Strassenverkehrsordnung.

Um den Ablauf einer Veranstaltung zu definieren werden ZK's eingerichtet, die zu vorgegebenen Zeiten anzufahren sind.

Während einer Rallye ist die Inanspruchnahme fremder Hilfe nur in ausgewiesenen Servicezonen erlaubt. Bei Rallye200-Läufen dürfen lediglich Fahrer und Beifahrer und nur mit Bordmitteln einen Service durchführen. Also nur mit Notrad als Ersatz wegen weniger Gewicht ist äußerst dumm, weil man sich nicht mal eben ein richtiges Rad holen darf.

Das Ergebnis der Rallye errechnet sich aus den gefahrenen WP-Zeiten und eventuellen Zeitstrafen(z.B. falsches Stempeln an der ZK)zusammen.

Dies war natürlich eine sehr verkürzte Fassung und auf einige Details kommen wir im Laufe dieses „Beifahrer-Heftes“ noch zurück. Als Information habe ich in rot die Stellen des Rallyereglements(RR)zugefügt.

2. Was muß ich als Beifahrer mitbringen?

Diesen Punkt sollte man aus 2 Richtungen sehen: körperlich und materialtechnisch.

Zum körperlichen Teil, sei nur soviel zugesagt; ein Beifahrer der nach einer gedrifteten Spitzkehre versucht das Fenster zum Übergeben zu öffnen und dabei das Weiterlesen vergisst, sollte vielleicht doch lieber „Hallenhalma“ (Begriff kommt von einer Beifahrerin) spielen.

Das soll nicht heißen, das einem Beifahrer nicht schlecht werden darf, aber weiterlesen sollte er nach Möglichkeit schon.

Er sollte ausserdem körperlich gesund und einigermaßen fit sein, da eine Rallye auch mal mit unregelmäßigen Essenszeiten, hohen Innenraumtemperaturen und auch Streß verbunden ist.

Erwünschenswert wäre natürlich eine gewisse Kartenfestigkeit, um auch mal aus einer Karte heraus einen Aufschrieb machen zu können, falls man es nicht mehr geschafft hat alles abzufahren.

Als Material sollte man auf jeden Fall Ringbuch für den Aufschrieb und 2-3 Stifte. Warum 2-3 Stück? Es gibt nichts schlimmeres, als während der Erstellung des Aufschriebs plötzlich einen leeren Kuli und kein Ersatz zu haben.

Desweiteren wäre ein Geo-Dreieck nicht schlecht, um auch mal eine Kurve auf der Karte (nach Maßstab) nachzumessen.

Es hat sich bewährt im Einsatzwagen am Amaturenbrett eine Tasche für alle Unterlagen zu befestigen, sodaß man immer alles griffbereit hat. Ausserdem sollte man sich eine Funkuhr mit Magnet besorgen, die man ebenfalls in Reichweite anbringt. Man will ja schließlich nicht zu spät oder zu früh stempeln.

Wenn diese Sachen alle an Bord sind, muß man nun noch an die Nennungsbestätigung, Fahrzeugpapiere, Führerschein und Lizenzen gedacht werden.

3. Die Ausschreibung

Wenn man sich zum Rallyefahren entscheidet und schon weiß, wo man fahren will, ruft/mailt man den Veranstalter an und lässt sich eine Ausschreibung schicken. Oder man geht im Internet auf die Veranstalter-Page, die meisten Veranstalter bieten ihre Ausschreibung und das Nennungsformular schon als Download an. In dieser Ausschreibung ist die Veranstaltung mit allen wichtigen Sachen beschrieben. Ich werde folgend mal die wichtigsten Punkte ansprechen (**RR III**). Wichtig ist auf jedenfall, sich die Ausschreibung genau durchzulesen, denn in ihr stehen auch die Sachen, die das Rallyereglement offen lässt bzw. freistellt. Hierzu zählen Sachen, wie Fahrerbekleidung, welche Lizenz oder welche Fahrzeuge zugelassen sind. Es gibt wohl nichts schlimmeres, als 200km zu einer Veranstaltung zu fahren und dann festzustellen, das man ohne Fahreranzug und mit Tageslizenz nicht starten darf.

Die Ausschreibung beginnt mit allgemeinen Informationen zur Veranstaltung. Das sind Name, Status, Datum und Genehmigungsnummer der jeweiligen Sportabteilung. Es folgen Informationen über die Pokale/Rallyeserien für die der mögliche Erfolg gewertet wird und über den Veranstalter. Hier sind vor allen Dingen die Zeiten zu beachten, an denen das Rallyesekretariat erreichbar ist. Gerade kurz vor einer Veranstaltung sind die Veranstalter viel im Stress und möchten dann nicht nachts um 12Uhr noch nach der Uhrzeit der Siegerehrung gefragt werden. Das heißt, tut den Veranstaltern einen Gefallen und ruft nur in den dafür vorgesehenen Zeiten an.

Als Nächstes wird ein Zeitplan aufgeführt, aus dem man schon die wichtigsten Zeiten entnehmen kann.

Es folgen die Namen sämtlicher Offizieller. Sollte mal ein Offizieller noch nicht feststehen, wird dieser am „schwarzen Brett“ bei der Dokumentenabnahme bekannt gegeben. Dieses „schwarze Brett“ sollte auch ein ständiger Anlaufpunkt für den Beifahrer sein, weil an ihm alle Informationen und nachträglichen Änderungen, also auch die Bulletins hängen. Sollte also mal ein Rundkurs von 4 auf 3 Runden gekürzt werden, steht Das am „schwarzen Brett“.

Zurück zur Ausschreibung, in der nun die Veranstaltungsstrecken beschrieben werden. Das sind die Informationen über Gesamtlänge der Veranstaltung, Anzahl und Länge der Wertungsprüfungen und die Streckenbeschaffenheit auf den Wertungsprüfungen.

Letzteres ist auch nicht zu unterschätzen, denn wer möchte schon mit Rennreifen („fast Slicks“) auf Schotter durch die Gegend rutschen.

Für den Beifahrer wichtig ist auch der nächste Punkt, das zugrundeliegende Kartenmaterial. Wie schon mal erwähnt kann man hiermit auch mal eine WP ausmessen. Und wenn man sich mal verfahren haben sollte, muß man ja auch irgendwie wieder zurückfinden. Ich persönlich habe mir meistens, wenn die Gegend mir nicht bekannt war, das Kartenmaterial zugelegt, aber das sieht jeder Beifahrer anders.

Hierbei sei erwähnt, das jeder Beifahrer irgendwann seinen eigenen Weg findet, seine Arbeit zu organisieren.

In dem folgenden Punkt stehen sämtliche zugelassene Fahrzeugklassen(RR II 2.1-2.4) und die Information, ab wann es zu Klassenzusammenlegungen kommt. Es folgen alle zum Start berechnete Lizenzen(RR II 2.6-2.7), die max. zulässige Starterzahl und die Nennungskosten mit Nennungsadresse und eventuell mit Bankverbindung. Wichtig ist hierbei, dass eure Nennung nur gültig abgegeben ist, wenn das Nenngeld vollständig eingegangen ist. Erst dann werdet ihr (noch Platz vorausgesetzt) in die Starterlisten eingetragen.

Als nächstes wird der Versicherungsschutz erklärt. Ihr solltet ihr euch aber im Klaren sein, dass diese Versicherung nur Schäden ausgleicht, die ihr anderen zufügt.

Schäden an eurem Fahrzeug und euch selber werden nicht abgedeckt und sind auch nicht durch eure Fahrzeugversicherungen gedeckt.

Jetzt wird erklärt welche Veranstalterwerbung vorgeschrieben ist und welche Funkfrequenzen ihr nicht nutzen dürft.

Im nächsten Bereich wird bekannt gegeben, ob die WP's vorab gefahren werden dürfen. Dies ist meistens der Fall. Es steht dort auch, was man sich an Regeln zu halten hat, z.B. angepasste Geschwindigkeit.

Wo der Startpark ist, ab wann und welche Weste die einzelnen Posten und Offiziellen tragen wird jetzt auch erklärt.

Jetzt kommen wir zum vielleicht wichtigsten Punkt, den Strafen. Diesen sollte man sich genau durchlesen, weil er auch Informationen enthält über gegebenenfalls erlaubte Vorzeiten (z.B. Ende einer Etappe o. am Ziel der Rallye) und über die Höhe der Strafe. Strafen können übrigens auch in Geldform und nicht nur in mit Strafsekunden erfolgen. Zuletzt wird noch bekanntgegeben, wie viel Prozent der Gestarteten am Ende einen Pokal/Preis erhalten und ganz wichtig, was der Veranstalter noch extra vorschreibt (Fahreranzug etc.).

Wie ihr seht, kann man aus einer Ausschreibung eigentlich alles herauslesen, was wichtig ist. Sollte einmal ein Punkt geändert werden, wird dies in einem Bulletin bei der Nennungsbestätigung oder bei der Dokumentenabnahme bekannt gegeben.

Bulletins sind grundsätzlich zu quittieren.

Wichtig ist dass eine spätere Änderung (bis Dokumentenabnahme) zum Rücktritt von der Nennung berechtigt.

4. Die Nennung

Wenn ihr euch nach Durchsicht der Ausschreibung für eine Teilnahme an der Rallye entschieden habt, müsst ihr euch beim Veranstalter anmelden. Ihr müsst „nennen“. Hierzu besorgt ihr euch, falls mit Ausschreibung nicht schon geschehen, ein Nennformular(RR V.). Eine Nennung per E-mail oder Fax ist durch ein gleichzeitig abgeschicktes Nennformular zu bestätigen.

Auf diesem Formular tragt hier eure Daten ein und schickt es gemeinsam mit Nenngeld an den Veranstalter.

Als erstes kreuzt ihr an in welcher Klasse euer Fahrzeug fährt. Welche Klasse das ist, erfahrt ihr im DMSB-Handbuch, Gruppe G-Fahrzeugliste oder den Reglements der Gruppen H, F2005, AT-G, YT. Sollte ihr nicht sicher sein, kann man auch beim DMSB oder einem Technischen Kommissar anrufen, der mit wenigen Fragen klären kann in welcher Klasse man fährt.

Jetzt müssen die persönlichen Daten von Fahrer und Beifahrer und die Daten des Fahrzeuges eingetragen werden. Die Daten können noch bei der Dokumentenabnahme nachgereicht werden. Ein Fahrzeugwechsel ist nur in der selben Klasse und Gruppe bis zur Dokumentenabnahme möglich.

Vergesst nicht anzugeben, mit welcher Lizenz ihr teilnimmt und wer von euch die Nennungsbestätigung erhalten soll.

Es gibt noch die Spalte für Bewerber und Sponsor, die aber nur ausgefüllt werden darf, wenn der Bewerber eine Bewerberlizenz oder der Sponsor eine Sponsorenlizenz hat.

Folgend muß noch angegeben werden wer Eigentümer des Fahrzeug ist. Falls weder Fahrer noch Bewerber Fahrzeugeigentümer ist muß noch die Verzichtserklärung auf Blatt 2 unterschrieben werden.

Bitte noch angeben wie das Nenngeld entrichtet wurde und natürlich nicht vergessen selber zu unterschreiben, denn nur so ist die Nennung gültig.

Nach erfolgter gültiger Nennung erhaltet ihr vom Veranstalter eine sogenannte Nennungsbestätigung. Diese sollte im Laufe der Vorwoche bei euch sein, es kann allerdings passieren, das diese erst 1 Tag vor der Veranstaltung da ist.

Die Nennungsbestätigung ist nicht an eine besondere Schriftform gebunden, allerdings gibt es Dinge die auf jeden Fall in ihr stehen sollten.

Es sind immer angegeben die Startnummer die man erhält und noch einmal die genannte Klasse. Desweiteren wird in ihr mitgeteilt, wo und um welche Zeit die Papier- und die Technische Abnahme stattfindet. Diese Zeiten sind wichtig und unbedingt einzuhalten, um keine Verzögerungen der Veranstaltung zu verursachen.

Nennungsbestätigungen sind grundsätzlich zur Papierabnahme mitzubringen.

5. Die Papierabnahme

Nach dem ihr morgens noch halb verschlafen zum Veranstaltungsort gereist seid, erfolgt als erstes die Papierabnahme.

Hierzu müsst ihr eure Unterlagen mitbringen.

Zu diesen Unterlagen gehört erst mal die Nennungsbestätigung. Kontrolliert werden dann noch die Übereinstimmung der Daten des Fahrzeugscheins, des Führerscheins und der Lizenzen mit euren Angaben in der Nennung (RR XV. 15.1.7). Solltet ihr mit Tageslizenzen fahren, werden euch diese dann auch ausgestellt. Dann bekommt ihr eure Fahrtunterlagen.

Zu den Fahrtunterlagen gehören eine Reifenkarte, eine Bordkarte, ein Roadbook, 2 Startnummern, 1 Rallyeschild für vorne und (nicht zwingend) 1 Rallyeschild hinten, freiwillige Veranstalterwerbung.

Im Anschluß habt ihr meistens die Möglichkeit die WP's abzufahren. Bedenkt dabei aber das ihr in einer bestimmten Zeit noch zur technischen Abnahme müsst(RR XIV).

Nun bringt Ihr die Startnummern und Rallyeschilder an. Diese müssen die komplette Veranstaltung halten, deshalb ist es sinnvoll sich eine Rolle Klebeband ins Auto zu legen, um nach Möglichkeit die Nummer nachzukleben. Denkt daran, nach der Veranstaltung müssen die Nummern runter gemacht werden(RR IX.).

Es muß auf jeden Fall vor der Technischen Abnahme die Reifenkarte ausgefüllt werden.

6. Die Technische Abnahme

Bei der Technischen Abnahme wird zuerst einmal geguckt, ob es sich um die genannte Marke und das genannte Modell handelt. Es wird weiterhin die Übereinstimmung mit der Strassenverkehrsordnung und die Sicherheitseinrichtungen überprüft (RR XV 15.1.6). Zu den Sicherheitseinrichtungen zählen die vorgeschriebenen, wie Überrollvorrichtung, Feuerlöscher, Not-Aus-Schalter und die freiwilligen, wie 4-Punkt bzw. 6-Punkt-Gurte, Sportsitze und Feuerlöschanlage.

Wichtig ist: Auch was nicht vorgeschrieben ist, muß den Vorschriften entsprechen.

Ausserdem kontrolliert der Technische Kommissar die Reifenkarte, die mit den gefahrenen Reifen übereinstimmen muß.

Diese wird abgestempelt und muß später von aussen sichtbar im Auto angebracht werden. Die Reifen werden dann üblicherweise markiert und ab hier ist für Rallye200 kein Service mehr an den Reifen möglich (ausgenommen Ersatzreifen: maximal 2 und gleiche Größe, gleicher Typ und Beschaffenheit) (RR XV 15.1.11c).

Der Technische Kommissar ist auch berechtigt Chassis und Zylinderblock zu markieren. Bei manchen Prädikaten ist dies sogar vorgeschrieben und dort werden diese sogar plombiert.

Markierungen und Plomben dürfen bis nach Ende der Protestfrist nicht entfernt werden.

Sollte dies doch gemacht werden erfolgt im günstigsten Fall nur Wertungsausschluß.

Es kann aber auch zu empfindlichen Geldstrafen kommen und man sollte sich immer vor Augen führen, das es auch ein Sportgericht gibt, dessen Gerichtsbarkeit mit Lizenzantrag unterliegt. (RR XV 15.1.9-1.10)

7. Lesen eines Roadbooks

Ein Roadbook oder Bordbuch dient als Wegbeschreibung der Verbindungsetappen und dem Auffinden von Zeitkontrollen. Ein Roadbook zu lesen ist eigentlich nicht schwer. Es passiert auf einer Technik aus dem Orientierungssport, den „Chinesen-Rallyes“. Dies sind einfache Strich-Zeichen, die den Straßenverlauf angeben und untereinander durch Kilometrierung verbunden sind. Zur Verdeutlichung bilde ich hier mal eine Seite aus dem Bordbuch der Nationalen A ADAC Wikinger Rallye 2006 ab und erkläre die einzelnen Teile (Einfärbungen nachträglich von mir angebracht zur leichteren Erklärbarkeit).

Abschnitt Road Section Absatz	ZK/TC/TK 98	Vorstart Nord-Ostsee-Automobile	Entfernung Distance	1,51 km	Seite
0	ZK/TC/TK 99	Startparc Wikingerland	Fahrzeit Time allowed	Min	
			Schnitt Average	km/h	
				Page/Seite	



Internationale und Nationale ADAC Wikinger Rallye

MSF Idstedt • AC Schleswig • 25. März 2006



Entfernung Distance / Længde		Richtung Direction / Retning	Bauz Bauz	Information	Entf./Dist. Længde regressive
total	partial				
0,00	0,00	1		ZK/TC/TK 98 (Vorstart) N: 54° 28' 22" E: 9° 33' 14"	1,51
0,01	0,01	2			1,50
0,05	0,04	3		A7 Rendsburg →	1,46
0,91	0,86	4			0,60
1,00	0,09	5		80 km/h	0,51
1,24	0,24	6		Wikingerland	0,27
1,38	0,15	7			0,12
1,51	0,12	8		ZK/TC/TK 99 (Startparc) N: 54° 28' 42" E: 9° 32' 10"	0,00

Im Kopfteil stehen erst mal die Angaben über den Abschnitt, welcher auf der Seite erklärt wird. Das heißt Abschnittsnummer, Abschnittsname, Länge, Fahrzeit, Schnittgeschwindigkeit und Seitenzahl.

Die Schnittgeschwindigkeit ergibt sich automatisch, wenn ich für die Entfernung zwischen den angegebenen ZK's auch die angegebene Fahrzeit brauche.

Der Hauptteil eines Bordbuches ist eine Tabelle bei der die einzelnen Zeilen durchnummeriert sind. Man will ja schließlich auch wissen, wo man anfangen muß zu lesen. Dies ist wichtig, weil es sowohl die Möglichkeit gibt von unten anzufangen, als auch von oben.

In der bei mir gelben Spalte wird die Entfernung aus den Einzelentfernungen in der violetten Spalte hochaddiert.

Das heißt Tripmaster an der ZK98 auf Null stellen. Nach 0.01km ist man beim Punkt in Zeile 2, weitere 0.04km, also nach 0.05km, ist man am Punkt in Zeile 3, bis man nach 1.51km am Punkt in Zeile 8, also ZK99, angekommen ist.

Die Strich-Zeichen („Chinesen“) in der Richtungsspalte zeigen den Weg. Der Pfeil gibt die Fahrtrichtung, der Punkt steht dort, wo man herkommt. Freie Enden zeigen Straßen an die von uns aber nicht befahren werden.

Das ist folgendermaßen:

Der Punkt auf dem Bild in Zeile 1 gibt den Punkt an, an dem die ZK ist. Das gibt die Informationsspalte an. Hier ist auch der Punkt an dem der Tripmaster genullt werden sollte.

Fährt man jetzt von ZK98 10m(0.01km) kommt man ein T-Stück (im Scheitelpunkt Tripmaster nullen) an dem man rechts abbiegen muß.

Nach weiteren 40m(0.04km) kommt ein Kreisverkehr in den man einfährt und die erste rechts wieder raus. Auch hier zeigt der Punkt neben dem Zeichen wieder den Scheitelpunkt an dem der Tripmaster genullt werden muß.

Der kleine Kasten neben dem Bild stellt das in der Informationsspalte gezeigte Verkehrsschild da.

In Zeile 4 ist der Nullpunkt der nicht gefahrene Abzweiger nach rechts oben und in Zeile 5 das 80km-Schild. So kommt man dann nach 1.51km an der ZK99 an.

Die orangene Spalte ist eine Rückrechnung der Entfernungen.

Sie hilft z.B. wenn man an dem Abzweig in Zeile 4 abgebogen ist und plötzlich merkt das man schon 1.1km auf dem Tripmaster stehen hat weil man nicht genullt hat muß man nicht den ganzen Weg wieder zurück. Man fährt dann nur bis zum Zählerstand 0.98 zurück und ist wieder am Abzweig.

Sicher macht dies nur Sinn, wenn man sich in der gefahrenen Gegend nicht auskennt und die Entfernungen sehr groß sind.

Die roten Kästchen geben die GPS-Koordinaten an, mit denen man notfalls auch zur ZK findet. Allerdings wäre ich damit vorsichtig sich eine eigene Strecke zuzusuchen, da eine Abweichung, ausser auf Anweisung eines Sportkommissares, zum Wertungsausschluß führen kann. (RR VIII 8.1)

Zusätzlich enthält das Bordbuch noch Kartenausschnitte der WP's mit Maßstab, Länge, Maximalzeit und bei Rundkursen die Rundenzahl.

Man sollte sich, falls noch nicht aufgedruckt, auf der Rückseite des Bordbuches ein SOS oder rotes Kreuz und auf der anderen Seite ein OK malen. Dies benutzt man nach einem Unfall, um dem folgenden Verkehr anzuzeigen, ob man Hilfe braucht oder nicht. Dieser sollte dann am Ziel der WP diese Information weitergeben.

8. Erstellen eines „Gebetbuches“ (Der Aufschrieb)

Nachdem bis 1962 die Fahrer nur auf Sicht gefahren sind, entwickelte Stuart Turner den ersten Aufschrieb, das „Gebetbuch“. Dieser Aufschrieb war damals aber alles andere als genau und wurde erst im Laufe der Jahre zu dem was er heute ist.

Achim Warmbold, der später auch als Fahrer ins Rallyegeschehen eingriff, war wohl der Mann der die Streckenaufschriebe mit „deutscher Gründlichkeit“ zur Perfektion brachte.

Heute hat jedes Team wohl ein ganz eigenes System einen Aufschrieb zu erstellen, dennoch gibt es Parallelen.

Ein Aufschrieb ist eine Erklärung des Streckenverlaufs auf WP's. Dieser wird während der Einführungsrunde gemeinsam von Fahrer und Beifahrer erstellt und beim Fahren der WP zeitnah vorgelesen, „gebetet“.

Daraus ergibt sich natürlich und bei den heutigen Geschwindigkeiten mehr als früher, das der Aufschrieb kurz sein muß. Aber man darf natürlich nichts wichtiges vergessen.

Man stelle sich nur einmal vor, man sagt eine links 3 (ca. 90°), vergisst aber die darin befindliche Eisplatte anzusagen. Dies würde unweigerlich zu einem Abflug führen.

Ein Aufschrieb sollte also nicht nur die Richtung und Stärke der Kurve enthalten, sondern auch Fahrbahneigenschaften und teilweise sogar die Anfahrtart (nicht innen, macht auf,...).

Folgend werde ich einmal kurze Auszüge aus verschiedenen Profiaufschrieben zeigen und im Anschluß, das wohl gebräuchlichste System, das System1-5, erklären.

System Walter Röhrl	
Rv	Rechts voll
R	Rechts
R-	Rechts minus
MR-	Mittel Rechts minus
MR	Mittel Rechts
MR+	Mittel Rechts plus
SR	scharf Rechts
SSR	sehr scharf Rechts
KR	Kehre Rechts
Wesentliche Zusätze	
Ri	Rechts innen
Rve	Rechts voll Eingang
+/-	plus/minus
!	Achtung
ma	macht auf
mz	macht zu
--	sofort
va	von außen
vani	von außen nach innen
nai	nach innen

System Warmbold	
Absolut right	immer absolut voll
Flat right	bei Nässe lupfen, sonst voll
Flat right maybe	lupfen
Flat right minus	mehr lupfen
Right fast	schnelle Kurve
Right fast minus	mittlere Kurve
Right 70	scharfe Kurven und deren Radius
Right 80	
Right 90	
Right bad	sehr scharfe Kurve
Hairpin	Haarnadel/Kehre
Wesentliche Zusätze	
entry	eingangs
into	geht über in
immediatly	folgt sofort
and	folgt bald
Brow	Kuppe
over Brow	über Kuppe
short	kurze Kurve
long	lange Kurve
special(vor Kürzel)	Gefahr
plus/minus	etwas schneller/langsamer

System Jochi Kleint

Rv	Rechts voll
IR	leicht Rechts
IR-	leicht Rechts minus
mR +	mittel Rechts plus
mR	mittel Rechts
mR -	mittel Rechts minus
sR +	scharf Rechts plus
sR	scharf Rechts
sR -	scharf Rechts minus
spitz R	spitz Rechts
Kehre R	Kehre Rechts

System Bohne/Diekmann

V	voll
S	schnell
3	mittel
2	scharf
K	Kehre

Wesentliche Zusätze

+/-	etwas schneller/langsamer
und	Kurve folgt gleich
X	sofort
E	Eingang
!	Gefahr

Alle diese Aufschriebe sind natürlich für den Anfänger zu umfangreich und man muß ja schließlich auch noch vor der Kurve fertig sein!

Als erstes sollte man für einen festen Halt im Sitz sorgen, das heißt auch die Gurte vernünftig fest zu machen. Man verliert sonst nach einer Fly-Kuppe schneller den Aufschrieb als man gucken kann. Der Aufschrieb wird am Besten in ein Ringbuch geschrieben, dann braucht man auch keine zusätzliche Unterlage.

In dieses Ringbuch schreibt man entweder von oben nach unten oder umgekehrt.

Von unten nach oben hat den Vorteil, das man mit einem Lineal den Zeilen nach oben folgen kann und es nicht so leicht zum Verrutschen in der Zeile kommt.

Man sollte seine Kürzel auch ausreichend groß schreiben, da es auf einer WP auch mal unsanft rütteln kann und man ja auch noch was lesen sollte.

Wichtig ist auch auf das Blattende zu achten. Es gibt wohl keinen schlechteren Fall, als auf Seite 1 als letzten Eintrag „Rechts voll“ und nach dem Umblättern „Achtung! geht über in Links 2 macht zu“ stehen zu haben. In diesem Fall steht einer Zerstörung des Fahrzeuges wohl nichts mehr im Wege, da man nicht so schnell umblättern kann. Also sorgt dafür am Ende eine lange Gerade zu haben und kein Kurvengeschlängel.

Dem Anfänger sei noch zu sagen; begnügt euch erst mal mit den wichtigen Dingen, da der Fahrer in der ersten Zeit eh noch auf Sicht mitfährt und ihr erst einmal zueinander finden müsst. Es ist keine Schande einmal den Faden zu verlieren, dies passiert auch den alten Hasen noch. Schlimmer ist, dies zu verheimlichen. Also immer den Fahrer mit einem kurzen „ich bin raus“ warnen. Dieser weiß dann, das er auf Sicht fahren muß bis von ihnen das Signal „wieder drin“ kommt.

Aus diesem Grund ist es auch wichtig sich im Aufschrieb markante und feste Punkte zu notieren, an denen man weiß wo man im Aufschrieb gerade ist. Diese Punkte sollten allerdings nicht in Schussrichtung stehen, denn ein, beim Abfahren in einer Kurve stehendes Werbeschild, kann schon vom ersten Fahrzeug umrasiert werden.

Nun kommen wir zum wohl gebräuchlichsten Aufschriebsystem, dem System 1-5.

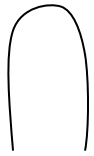
Bei diesem System werden die Kurven der Stärke nach in 1 bis 5 aufgeteilt. Man kann diese Aufzählung noch durch „V“ für voll und „K“ für Kehre ergänzen.

Eine Kurve „V“ geht immer voll, während eine Kurve „5“ leichtes lupfen erfordert.

Die Kurvenrichtung wird durch „L“ für Links und „R“ für Rechts angegeben.

Die Entfernungen werden durch Meterangaben, welche (außer bei extrem langen Geraden) geschätzt werden, markiert.

Im nachfolgenden Kasten habe ich mal die gebräuchlichsten Kürzel aufgeführt. Diese sind natürlich nur Anhaltspunkte, da man im Laufe der Zeit sein ganz eigenes System erarbeitet.



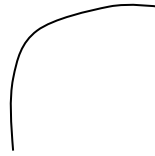
Kehre



1



2



3



4



5

Hauptkürzel:

R	rechts
L	links
+	schneller
-	langsamer
a	außen anfahren
i	innen anfahren
v / vo	voll
l / la / lala	lang / lang / langlang
üb	über
/	geht über
ni / na	nicht innen / nicht außen
gra	gerade (bei S-Kurven)
vani / vina	von außen nach innen / von innen nach außen
mz / ma	macht zu / macht auf
! / !!	!Achtung! / je mehr Zeichen desto gefährlicher
SvR / SvL	Schikane Anfahrt von rechts / Schikane Anfahrt von links
twisty	schnelle aufeinander folgende Kurven (geht meist voll)

Fahrbahnbeschaffenheit:

fly	Sprungkuppe
EIS	Eis
WA	Wasser
MAT	Matsch / Schnee
CUT	Kurve kann man schneiden



sofort



Haus



Baum



Schild



Brücke



wellig



Kuppe



Senke



bergauf



bergab



Schikane

So kann man eine Aufschriebseite gestalten(roter Text ist nur Inhaltsinformation):

Aufschrieb		Aufschrieb	
↑		↑	
		<div style="border: 1px solid red; padding: 5px; display: inline-block; color: red; font-weight: bold;">Orientierungspunkt</div>	
Belag:	Asphalt:	% Schotter:	%
Rundkurs: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10			
Blatt: _____ von _____		Rundenzahl: _____	
WP: _____		Reifen: _____	

Die Angaben erklären sich fast alle von selbst. Die Angabe Rundkurs und die folgenden Zahlen sind zum abstreichen der Runden. Allerdings gibt es für das Rundenzählen auch andere Möglichkeiten. Manche Beifahrer zählen nur im Kopf, andere machen Striche auf dem Zettel und wieder andere drehen den Heizungsknopf immer eine Stufe höher. Das Im-Kopf-Zählen ist wohl die unsicherste Methode. Auch wenn man meint man könnte wohl bis 10 zählen, der sollte dies mal gleichzeitig mit vorlesen bei 160km/h auf einem Feldweg machen. Das geht mit Sicherheit daneben. Striche auf dem Aufschrieb muß man wieder zählen und der Heizungsknopf liegt bei engen Gurten meistens nicht leicht erreichbar.

9. Die Bordkarte

Die Bordkarte wird dem Team entweder bei der Dokumentenabnahme oder bei Einrichtung eines Startparkes am Eingang des Startparkes 10 Minuten vor ihrer Startzeit ausgehändigt.

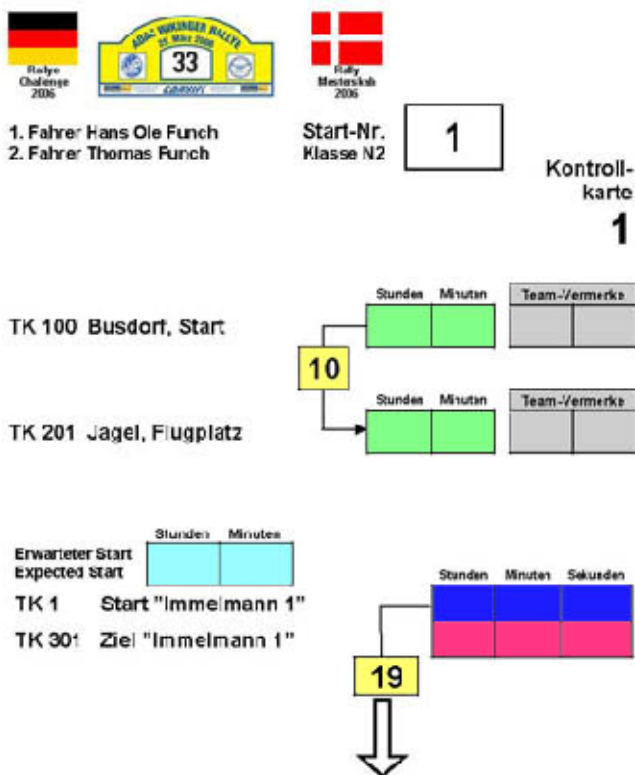
Die abgestempelte Bordkarte wird an der Ankunfts-ZK einer Sektion eingesammelt und vor dem Start der nächsten Sektion durch eine Neue ersetzt.

In der Bordkarte werden von der ZK die Zeiten per Hand oder per Drucker eingetragen. Jede fehlende Eintragung oder Bordkarte führt zum Wertungsausschluß. Das gleiche trifft auf Berichtigungen oder Änderungen zu, es sei denn sie werden durch den zuständigen Sportwart bestätigt. Bei Rallye200-Veranstaltungen wird das Fehlen eines SK-Eintrag allerdings „nur“ mit Strafsekunden bestraft.

Jedes Team ist für die korrekte und vollständige Eintragung der Zeiten selbst verantwortlich.

Das heißt grundsätzlich: Kontrolliert jeden Eintrag sofort und vergesst keinen Eintrag! Die Karte muß jederzeit vorweisbar sein.

Um mal eine Bordkarte zu erklären habe ich mich wieder der ADAC-Wikinger-Rallye 2006 bedient und sämtliche Details gefärbt.



Im oberen Teil steht zuerst die Startnummer, Namen des Teams und die Klasse in der gestartet wird, sowie die laufende Nummer der Bordkarte.

In der abgebildeten Bordkarte ist für die Zeitkontrolle(ZK) die Abkürzung TK(Time Kontrol) benutzt worden, da es sich um eine Veranstaltung mit ausländischen Startern handelt. Es kann auch zu der Abkürzung TC(Time Control) kommen.

In die grauen Kästchen dürft ihr eure errechnete Zeit eintragen. Diese Zeit sollte, wenn ihr richtig gerechnet habt, mit der gestempelten Zeit in den grünen Kästchen daneben übereinstimmen.

Das heißt bei einer angenommenen Startzeit von 14.01Uhr sollte in der Zeile TK100 Busdorf, Start der Eintrag 14 Stunden 01 Minuten stehen. Im gelben Kasten die 10 sagt aus das um 14.11Uhr an TK201 Jagel, Flugplatz gestempelt werden sollte.

Im Idealfall steht also, sowohl im grünen, als auch im grauen Kasten 14 Stunden 11 Minuten.

In den hellblauen Kasten trägt der Sportwart an der ZK (hier TK201) die vorläufige Startzeit ein. Dies ist die ZK-Zeit plus 3 Minuten.

In unserem Beispiel müsste da jetzt idealerweise 14 Stunden 14 Minuten stehen.

Nach dem Stempeln fährt man zum WP-Start vor.

Hier trägt der Startzeitnehmer(TK1) die reguläre Startzeit in die dunkelblauen Kästchen ein.

Diese sollte nach Möglichkeit mit der vorläufigen Startzeit übereinstimmen, ist aber nicht zwingend erforderlich. Allerdings muß diese Zeit mindestens 3 Minuten nach der letzten ZK(TK201) liegen.

Die reguläre Startzeit(TK1) ist gleichzeitig die Startzeit für den nächsten Abschnitt, der wiederum 19 Minuten dauert. Folglich, wenn alle Zeiten eingehalten wurden, müsste der ZK-Eintrag am Ende 14 Stunden 33 Minuten lauten.

In den roten Kasten wird am Ende der WP an TK301 die Zielzeit der WP eingetragen.

Die Karte wird hier auch einbehalten und durch eine neue Bordkarte ersetzt. Die Stunden und Minuten des roten Kastens werden auch in den oberen grünen Kasten der neuen Bordkarte eingetragen.

Wichtig ist vor allem richtiges rechnen.

Ein typischer Anfängerfehler ist z.B. bei einer Anfangs-Zeit von 14.49Uhr und einer Etappenlänge von 26 Minuten einfach zu addieren.

Hierbei kommen dann die Zeit 14.75Uhr raus.




Auch im Rallyesport gilt eine Stunde hat 60 Minuten.

Also bei den Minuten 60 Minuten=1 Stunde abziehen und bei den Stunden 1 Stunde addieren.















Dies ergibt dann die richtige Zeit = 15.15Uhr.

10. Flaggen und Schilder

Flaggen im Rallyesport:

<p>Die grüne Flagge wird stets aus einem Schlußwagen gezeigt. Sie deutet das Ende der Wertungsprüfung an und damit auch die Freigabe der Strecke für Fahrzeuge aller Art.</p>	
<p>stillgehalten: Die Gelbe Flagge wird gezeigt, bedeutet „Strecke teilweise blockiert“ Sie wird gezeigt, wenn an der Strecke ein Fahrzeug bzw. ein Hindernis steht, welches den normalen Streckenverlauf <u>auch nur</u> geringfügig beeinträchtigt. Die Fahrer müssen zu Richtungsänderungen und zum Anhalten bereit sein. !Überholverbot!</p> <p>geschwenkt: Die Gelbe Flagge wird geschwenkt, bedeutet „Sehr große Gefahr“ Sie wird geschwenkt, wenn die Strecke ganz oder zum größten Teil (normales Vorbeikommen nicht möglich) blockiert ist. Die Fahrer müssen die Geschwindigkeit verringern und zum Anhalten bereit sein. !Überholverbot!</p>	
<p>Jeder WP-Leiter fährt vor dem Vorausfahrzeug seine WP mit der roten Flagge ab. Das heißt, ab jetzt darf kein anderes Fahrzeug mehr auf die Strecke. Fährt der WP-Leiter während der Wertungsprüfung mit der roten Flagge auf die Strecke, deutet dies einen Stop bzw. den Abbruch der Wertungsprüfung an.</p>	

Schilder im Rallyesport:

Fahrtrichtung	Beginn der Kontroll-Zone	Obligatorischer Stop		Ende der Kontroll-Zone
Durchfahrtskontrolle				
	25m	Abstempelung der Kontrollkarte	50m	
Zeitkontrolle				
	25m	Zeit-Eintrag	50m	
Zeitkontrolle von einer Wertungsprüfung gefolgt				
	25m	Zeit-Eintrag	Startzeit-Eintrag	
Ziel der Wertungsprüfung				
	100-150m	Ende der Wertungsprüfung Ohne Halt	200-300m	

Anmerkung: Falls erforderlich, können die Zeichen auf einem gelben Hintergrund durch Hinzufügen einer gelben Flagge und die Zeichen auf rotem Hintergrund durch Hinzufügen einer roten Flagge deutlicher gekennzeichnet werden.

Alle Sportwarte an Kontrollstellen sind gekennzeichnet. An jeder Kontrolle muss der Kontrollstellenleiter eine besondere Weste tragen, so dass er sofort erkennbar ist. Diese Kennzeichnungen sind in der Rallye-Ausschreibung aufgeführt.

Durchfahrtskontrollen

Die verantwortlichen Sportwarte an Durchgangskontrollen bestätigen lediglich die Durchfahrt auf dem Kontrollheft durch Stempel und/oder Unterschrift ohne Zeiteintrag, sobald es vom Team übergeben wird.

Das Auslassen oder Anfahren von SK in falscher Reihenfolge wird mit Strafsekunden gemäß Auflistung in der Rallye-Ausschreibung geahndet, wobei ein Teilnehmer für einen einmal gemachten Fehler nur einmal bestraft werden kann. Das Anfahren einer bereits ordnungsgemäß angefahrenen SK wird bei wiederholtem Anfahren nicht mehr bestraft.

Zeitkontrollen

An diesen Kontrollen tragen die Sportwarte die Zeit in das Kontrollheft ein, zu der das Heft ausgehändigt wurde. Die Zeitnahme erfolgt auf die Minute. Sie müssen mit jeweils zwei getrennten, synchronlaufenden, dafür geeigneten Zeitmessgeräten ausgerüstet sein.

Zwischen dem Beginn der Kontrollzone (gelbes Schild mit Uhrenschild) und dem Kontrollposten darf nicht angehalten oder anormal langsam gefahren werden.

Die eigentliche Zeitnahme und der Zeiteintrag in das Kontrollheft können erst erfolgen, wenn sich beide Fahrer und das Fahrzeug innerhalb der Kontrollzone und in unmittelbarer Nähe des Kontrolltisches befinden.

Die eingetragene Zeit entspricht dem genauen Zeitpunkt, zu dem eines der beiden Mitglieder des Teams dem verantwortlichen Sportwart das Kontrollheft aushändigt (bei den meisten Veranstaltungen nehmen die Kontrollstellenleiter es nicht so genau und man kann ihnen die Karte schon vor Ablauf der Vorminute übergeben und sie stempeln dann die richtige Zeit. Darauf sollte man sich aber nicht verlassen.)

Die Sollzeit ergibt sich aus der Addition der für den Abschnitt vorgegebenen Fahrzeit und der Startzeit des betreffenden Abschnittes; diese Zeiten werden in Minuten angegeben.

Das Team wird für zu frühes Eintreffen nicht bestraft, wenn es in der Minute der Sollzeit oder in der vorhergehenden Minute in die Kontrollzone einfährt.

Das Team wird für zu spätes Eintreffen nicht bestraft, wenn es das Kontrollheft an den verantwortlichen Sportwart innerhalb der Minute der Sollzeit aushändigt.

Beispiel:

Es gilt als rechtzeitig gestempelt, wenn ein Team, das seine Kontrollkarte um 18.58 stempeln lassen sollte, sie zwischen 18.58.00 und 18.58.59 stempeln lässt.

Jegliche Abweichung der tatsächlichen Stempelzeit von der Sollzeit wird gemäß Auflistung in der Rallye-Ausschreibung bestraft.

Eine Verspätung während einer Etappe von mehr als 15min oder eine Gesamtverspätung von mehr als 30min führt zum Wertungsausschluss.

An den Zeitkontrollen am Ende einer Etappe oder am Ende der Veranstaltung kann der Veranstalter Vorzeit erlauben, ohne dass dies eine Bestrafung nach sich zieht. In diesem Fall muss diese Bestimmung allerdings in der Rallye-Ausschreibung oder in einem späteren Bulletin aufgeführt sein. Wenn der nächste Abschnitt nicht mit einer Wertungsprüfung beginnt, so stellt die Eintragszeit auf dem Kontrollheft/-karte sowohl die Ankunftszeit als auch die Startzeit für den folgenden Abschnitt dar.

Sammelkontrollen

Im Verlauf der Strecke können Sammelkontrollen eingerichtet sein. Ihre Eingangs- und Ausgangskontrollen entsprechen den allgemeinen Regeln für Kontrollstellen.

Der Zweck dieser Sammelkontrollen ist es, die Abstände zwischen den Teams zu verringern, die durch Verspätungen und/oder Ausfälle entstanden sein können.

Bei Ankunft an Sammelkontrollen müssen die Fahrer dem verantwortlichen Sportwart ihr/e Kontrollheft/-karte aushändigen. Die Fahrer erhalten dort Anweisungen über ihre Startzeit. Daraufhin fahren sie ihre Fahrzeuge sofort und direkt in den Parc fermé (XX.). Die Motoren müssen ausgeschaltet werden.

Entweder bei Ein- oder Ausfahrt des Parc fermé erhalten sie ein neues Kontrollheft/-karte.

11. Lexikon

A	
Abnahme	Technische Überprüfung des Rallye-Fahrzeuges und Prüfung der Fahrer-, Beifahrer und Fahrzeugpapiere vor dem Rallye-Start.
Abschnitt	Strecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zeitkontrollen.
ASN	Nationaler Club oder Nationale Organisation, der von der FIA als alleiniger Inhaber der sportlichen Autorität in einem Land anerkannt ist. Für Deutschland ist das der DMSB Deutscher Motorsportbund.
Aufschrieb	Streckenaufschrieb, in dem die Kurvenfolge und der Kurvenradius auf Wertungsprüfungen nach einem individuellen System notiert sind und vom Copiloten während der Wertungsprüfung vorgelesen wird.
Ausschreibung	Ein von den Veranstaltern eines Wettbewerbs herausgegebenes, zwingend notwendiges Dokument, das die Einzelheiten des Wettbewerbs regelt.
B	
Bulletin	Eine offizielle Bestimmung, die integraler Bestandteil der Rallye-Ausschreibung ist, und diese ändern, präzisieren und vervollständigen soll. Die Bulletins müssen nummeriert und datiert sein. Die Bewerber bzw. Fahrer müssen ihren Empfang durch Unterschrift bestätigen.
C	
D	
E	
Eisspion	Ein Team, das ca. 1eine Stunde vor dem eigentlichem Rallye-Start die Strecke abfährt und winterliche Straßenprobleme vermerkt.
Etappe	Jeder Teil der Veranstaltung, der durch mindestens 8 Stunden Pause unterbrochen ist, oder durch eine Pause, die mindestens so lang wie die vorausgegangene Etappenfahrzeit ist, falls diese weniger als 7 Stunden betrug.
F	
Flagge	siehe Kapitel 10.
G	
Gebetbuch	Streckenlaufschrieb, in dem die Kurvenfolge und der Kurvenradius auf Wertungsprüfungen nach einem individuellen System notiert sind und vom Copiloten während der Wertungsprüfung vorgelesen wird.
H	
I	
J	
K	
Klassen	Klassen sind Gruppierungen der Automobile nach dem Zylinderinhalt ihrer Motoren oder nach anderen Unterscheidungsmerkmalen.
Kontrollheft/-karte	Karte, in die an den vorgesehenen Kontrollstellen Eintragungen vorgenommen werden. Für jede Sektion einer Etappe muß ein Kontrollheft/-karte vorgesehen werden.
L	
M	
N	
Neutralisation	Zeit, während die Teams, aus welchen Gründen auch immer, vom Veranstalter angehalten werden.
O	
OK	Entwarnungszeichen für nachfolgende Teams im Falle eines Unfalls auf einer WP. Grünes, letztes Blatt des Bordbuches. Im Gegensatz zum roten Kreuz auf der Rückseite des gleichen Blattes.
P	
Parc fermé	Zone, in der keinerlei Reparaturen oder Eingriffe (einschließlich öffnen der Hauben) erlaubt sind, außer den ausdrücklich durch die Bestimmungen der Internationalen Meisterschaft bzw. dem DMSB-Rallye-Reglement vorgesehenen Fälle. Für das Publikum ist dieser "Parc fermé" ebenfalls nicht zugänglich.

R	
Rotes Kreuz	Aufforderung und Verpflichtung für nachfolgende Teams Hilfe zu leisten, im Falle eines Unfalls auf einer WP. Rotes, letztes Blatt des Bordbuches. Im Gegensatz zum OK auf der Rückseite des gleichen Blattes.
S	
Sammelkontrolle (engl.: regrouping)	
Sektion	Alle Teile der Veranstaltung zwischen: - Start und der ersten Sammelkontrolle - zwei aufeinanderfolgenden Sammelkontrollen - der letzten Sammelkontrolle und dem Ziel der Veranstaltung.
T	
U	
V	
W	
WP(SP)	Wertungsprüfung Die Strecke ist abgesperrt und gesichert. Sie ist schnellstmöglich zu durchfahren.
XY	
Z	
Zeitkontrollen(ZK,TK,TC)	An diesen Kontrollen tragen die Sportwarte die Zeit in das Kontrollheft ein, zu der das Heft ausgehändigt wurde. Sie müssen mit jeweils zwei getrennten, synchronlaufenden, dafür geeigneten Zeitmessern ausgerüstet sein.

Index:

Unterlagen wurden genutzt von:

ADAC Wikinger-Rallye

Rallyereglement 2006 des DMSB

Unterlagen der Beifahrerschulung vom Rallyecrack

Vielen Dank an Peter Steffen, Uwe Barkmann, Jürgen v. Schassen, Christian Moeck und Ralf Wendrich.

Dank auch an die Member des MOTORSPORT UND RENNSPORT – FORUM's.

Erstellt von Christian Beecken, Rotenburg 30.03.2006