

Einstiegshilfe für Classic-Rallyes – Teil 2

Gerhard Riedl

2014 und 2015	ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E, offen – Beifahrer
2015 und 2016	Vize-ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E, Sanduhr – Beifahrer
2014 und 2016	2. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer
2016 und 2017	3. Platz in der MX-5 Trophy – Beifahrer
2017	ÖMVV-Staatsmeister der Klasse E – Beifahrer
2017	3. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer
2018 und 2019	2. Platz in der Rally&More Classic Trophy – Beifahrer

Teil 2? Gibt's da noch mehr?

Und ob – ganze Bücher werden mit dem Wissen rund um Gleichmäßigkeitsrallyes gefüllt. Ganz so weit will ich nicht gehen, aber ein wenig Wissen kann nicht schaden, um vielleicht noch bessere Ergebnisse zu erringen.

Im ersten Teil ging es um den Einstieg und um die Basics, damit ihr in groben Zügen wisst, was bei so einer Rallye vor sich geht und ihr euch dort bewegen könnt.

Dieser 2. Teil ist für diejenigen, die es etwas genauer wissen wollen und auch konstant besser werden wollen.

Grundregeln für das Fahren von Classic-Rallyes

Unbedingt rechtzeitig am Start sein. Üblicherweise ist vor dem Start noch eine administrative und technische **Abnahme** durchzuführen. Die Ausschreibung bitte genau lesen.

Die **Fahrerbesprechung** ist Pflicht für Fahrer oder Beifahrer. Es ist in jedem Fall gut, wenn beide dabei sind.

Die **Startnummern** und andere Aufkleber der Veranstaltung anbringen. Das geht zu zweit meist einfacher.

Die **Startkarte** ist immens wichtig bei einer Rallye. Hier werden die verschiedenen Zeiten eingetragen. Startzeit, Zeiten aller Zeitkontrollen, aber auch Unterschriften oder Stempel von Passierkontrollen. Die Startkarte sollte immer griffbereit sein. Die Startkarte bekommt ihr entweder bei der administrativen Abnahme oder direkt am Start.

Beim Fahren der Rallyes gibt es auch einige Benimmregeln, die zu beachten sind.

Bei **Zeitkontrollen** muss man zu einer bestimmten Zeit ankommen oder starten. Bitte das Roadbook genau lesen, wie es zu verstehen ist.

Kommt man zu früh zu einer Zeitkontrolle oder zur Wartezone vor einer Timingprüfung, dann unbedingt Platz lassen für Teams mit niedrigeren Startnummern, die vielleicht noch nicht da sind.

Es gibt Zeitkontrollen, wo man nur in seiner Minute einfahren darf und andere, wo zu früh nicht bestraft wird – zu spät bringt immer Strafpunkte. Das steht im Roadbook.

Wichtig ist auch die „**kleine Flaggenkunde**“ – hier kann man reichlich Fehler machen, wie wir selbst bei unserer ersten Rallye bewiesen haben.

Hier am Beispiel der Höllental Classic:

Eine Zeitkontrolle ist üblicherweise mit Flaggen oder Tafeln gekennzeichnet. Der Beginn der Kontrollzone mit einer gelben Flagge, die eigentlichen Zeitkontrolle mit einer roten Flagge. Registriert wird die Zeit, zu der man in die Kontrollzone einfährt und bei der roten Flagge wird diese auf der Startkarte festgehalten. Wenn man zu früh dran ist, kann man diese Zeit vor der gelben Flagge abwarten. Solltet ihr zu spät dran sein, könnt ihr ohne andere in der Kontrollzone zu behindern oder zu überholen jederzeit einfahren.

Sichtbare Messstellen für Timingprüfungen sind mit roten Fahnen oder Tafeln markiert.

Der Start von Schnittprüfungen ist blau markiert.

Sollte jemand am Straßenrand stehen und eine rote Fahne schwenken ist unbedingt anzuhalten. Es steht dem Veranstalter zu Kontrollen während der Rallye zu machen und der nette Mensch mit der roten Fahne ist der Funktionär, der genau dies macht oder euch wichtige Informationen über den weiteren Verlauf der Rallye gibt.

Auch grüne Tafeln oder Flaggen gibt es. Die zeigen geheime Timingprüfungen an. Also Prüfungen, die nicht im Roadbook stehen und die natürlich da gemacht werden, wo niemand damit rechnet. Bis jetzt haben wir diese Art der Prüfung erst einmal erlebt und zwar bei der Karawanken Classic 2015. Ich gehe davon aus, dass heuer schon mehr Veranstalter da mitmachen werden.

Bei der Karawanken Classic waren dies ganz simple Prüfungen. Die Strecke zwischen 2 Schläuchen oder Lichtschranken in einer vorgegebenen Zeit fahren. Beide Messpunkte waren sichtbar und korrekt durch grüne Tafeln markiert.

Geht mal davon aus, dass den lieben Funktionären der Rallyes immer wieder neue Prüfungen einfallen und das ist auch gut so. Die Rallyes bleiben damit interessant und spannend. Prüfungen, die nie jemand üben konnte erhöhen die Chancengleichheit und auch Einsteiger haben da eine gute Chance ein super Ergebnis zu fahren. Genauso, wie Dauersieger grad da auch mal einen kapitalen Bock schießen können. Es ist das Salz in der Suppe.

In Timingprüfungen ist das Anhalten des Fahrzeugs verboten, außer die Verkehrssituation erfordert dies. 99% aller Timingprüfungen finden auf abgesperrtem Gelände statt und da sollte keine Störung passieren. Sollte trotzdem etwas passieren, das euch ohne Schuld zum Stehenbleiben zwingt, dann bitte sofort reklamieren. Wir hatten dieses Problem schon mal, weil ein Radfahrer die Absperrung ignoriert hat und uns im Weg gestanden ist.

Bitte bei Zeitkontrollen oder am Ende einer Etappe immer Platz lassen für Teams mit niedrigeren Startnummern, die vielleicht ein wenig knapp ins Ziel kommen und auch gern die Zeitkontrolle schaffen würden und einfach nur zum Mittagessen wollen.

Wir hatten selbst schon den Fall, dass wir zu einer Mittagspause kamen und uns Teams, die uns vorher überholt hatten, den Weg verstellt haben. Der Weg war derart gut verparkt, dass wir weder zu unserem Mittagessen kamen, noch unsere nächste Startzeit einhalten konnten. Es waren Fahrer aus der „Fun-Klasse“, die uns Wettbewerbsfahrer reihenweise

überholt hatten. Die Burschen waren dann auch von den Ordnern nur mit Widerwillen dazu zu bewegen Platz zu machen. Sie saßen nämlich schon beim Mittagessen. Das ist ein Benehmen, mit dem man sich keine Freunde macht und das auch die Veranstalter dazu bewegen kann, keine „Fun-Fahrer“ mehr mitmachen zu lassen. Das ist sicher nicht in unserem Sinn.

Es macht wenig Sinn in der Etappe auf Gedeih und Verderb andere zu überholen. Bei der nächsten Zeitkontrolle und/oder Timingprüfung wird ohnehin wieder umgeschlichtet.

Was auch nicht zur Freude beiträgt, ist anderen Teams in Schnittprüfungen im Nacken zu sitzen. Ihr bekommt das gleiche Roadbook wie die Wettbewerbsfahrer. Ihr wisst also, wo Schnittprüfungen sind. Bitte haltet reichlich Abstand in diesen Prüfungen und überholt nicht. Auch viele routinierte Fahrer sind abgelenkt, wenn permanent ein anderes Auto den Rückspiegel füllt. Da reicht schon der ganz „normale“ Verkehr um manchmal Stress aufkommen zu lassen.



Wir unterscheiden zwei Arten von **Schnittprüfungen**. Die, bei denen man zu einer bestimmten Zeit einfahren muss und diejenigen, wo man jederzeit einfahren darf.

Auch das steht im Roadbook – „*offenes Fenster*“ bedeutet freie Einfahrt, ansonsten steht eine Zeitangabe beim Startpunkt z.B.: 15min. nach ZK07.

Der Startpunkt einer Schnittprüfung ist normalerweise mit einer Fahne oder einer Tafel markiert. Auf jeden Fall ist im Roadbook eine Beschreibung, wo der Punkt zu finden ist.

Auch wenn Warten manchmal als lästig empfunden wird, überholt bitte am Beginn einer Schnittprüfung nicht die Wertungsfahrer, sondern wartet eure Minute ab und fährt dann ein.

Es ist sehr unangenehm, wenn man in einer Schnittprüfung jemanden vor sich hat, der langsamer als der vorgegebene Schnitt fährt. Noch unangenehmer, wenn das andere Fahrer der eigenen Rallye sind. Alles schon mal erlebt, alles schon mal passiert.

Knappes Auffahren oder gar **Überholen** anderer Teilnehmer in einer Schnittprüfung ist ein NoGo.

Normalerweise hat man genug Zeit bei **Timingprüfungen** um anderen zuzuschauen. Und das macht auch Sinn. Da kann man sich schon viel anschauen. Wann fährt er los? Wie lange braucht er für diesen Streckenteil? Auf welcher Seite fährt er an dem Hut vorbei? usw. Dabei kann man viel lernen und auch manchen Fehler der anderen entdecken.

Ganz wichtig ist es im Roadbook jeden Wegpunkt beim Vorbeifahren zu markieren. Ich mache bei jedem Wegpunkt ein Hakerl. Nichts ist schlimmer, als mal kurz abgelenkt zu sein, ins Roadbook zu schauen und nicht mehr zu wissen in welcher Zeile man weitermachen soll.

Im Auto sollte man immer etwas zu schreiben dabei haben. Ich habe mehrere **Kugelschreiber** griffbereit und als Notnagel einen **Bleistift**.

Warum ein Bleistift? Weil der immer schreibt – auch wenn es kalt oder nass ist. Kein Kugelschreiber kann das leisten.

Taschenrechner dabei haben ist kein Fehler.

Und zwei Uhren. Eine Uhr für die Tageszeit – hier am besten eine, die man möglichst einfach mit der Veranstalterzeit synchronisieren kann. Eine Sekundenanzeige ist unbedingt notwendig.

Dort wo digitale Uhren erlaubt sind, verwende ich diese Uhr: <http://www.amazon.de/gp/product/B000I4ALGG>

Kostet € 14,- und funktioniert wunderbar.

Und man braucht zumindest eine Stoppuhr. Zwei sind besser! Optimal sind Stoppuhren mit Zwischenzeitfunktion. Bei analogen Stoppuhren meist mit einem sogenannten Schleppzeiger. Hier kann man einen Zeiger stoppen und die Zwischenzeit ablesen, während der andere Zeiger weiterläuft. Digitale Stoppuhren haben immer diese Zwischenzeitfunktion, sind aber nicht überall erlaubt.

Aber!!!! Ganz wichtig!!! Die Ausschreibung genau lesen, welche Art von Uhren erlaubt ist! Im Zweifelsfall lieber beim Veranstalter nachfragen.

Die **Minimalaustattung** – Tageskilometerzähler, 1 Uhr für die Tageszeit und 1 Stoppuhr.

In **Timingprüfungen** darf man normalerweise nicht stehen bleiben. Das bringt Strafpunkte!

Die Ausnahme sind Prüfungen, bei denen das explizit im Plan steht! Zum Beispiel, wenn ein Teil nach vorne und ein Teil im Retourgang gefahren werden muss. Hier muss man natürlich anhalten.

Das **Roadbook** genau lesen und genauso fahren, wie es im Roadbook steht. Niemals einfach blind dem Vorausfahrenden nachfahren.

Zum Ersten können die Kollegen Fehler machen und zum Zweiten kann es sein, dass sie schlicht eine andere Streckenführung im Roadbook haben. Es wird manchmal gemacht, dass gerade und ungerade Startnummer verschiedene Routen fahren müssen. Überprüft wird das mit Passierkontrollen.

Neben den sichtbaren **Passierkontrollen** gibt es auch geheime Passierkontrollen. Wenn man dann eine andere Strecke fährt, kommt man an diesen vielleicht nie vorbei und das bringt Strafpunkte. Oder man kommt von der falschen Seite daher und auch das wird entsprechend „honoriert“.

Tageszeit – Veranstalterzeit

Ein kompliziertes Thema mit einer einfachen Lösung.

Es gilt immer die Veranstalterzeit. Der holt sich die Zeit entweder über eine Funkuhr (DCF77) oder über GPS (GPS-Zeit). Diese beiden Zeitsysteme laufen nicht 100% gleich und können um mehrere Sekunden unterschiedlich sein.

Als Teilnehmer brauche ich eine Uhr, die mir die Möglichkeit bietet sich auf die Zeit des Veranstalters zu synchronisieren. Da gibt es entweder teure elektronische Möglichkeiten, die aber nicht bei jeder Rallye erlaubt sind, oder einfache Uhren.

Der „billige“ Küchenwecker, den ich gerne verwende kann mit einem Tastendruck die Sekunde auf Null stellen. Mit ein wenig Übung bekommt man das so genau hin, dass die Abweichung im kleinen Zehntelbereich ist.

Die andere Möglichkeit ist eine Stoppuhr zu verwenden.

Oder man merkt sich die Abweichung der eigenen Uhr zur Veranstalterzeit.

Wofür brauche ich diese Zeit? Immer dann, wenn zum Beispiel eine Timingprüfung zu einer ganz bestimmten Minute startet. Oder wenn vorgegeben ist „beliebige Minute, Sekunde 15“. Dann muss die Lichtschranke genau zu Sekunde 15 nach Veranstalterzeit durchfahren werden.

Auch wenn freie Einfahrt in die Prüfung ist, fahren Timingprüfungen meist nach „Tageszeit“. Was heißt das jetzt wieder?

Zum Beispiel – 3 Schläuche in jeweils 5 Sekunden überfahren. Hier kann ich entweder bei der Fahrt über den ersten Schlauch meine Stoppuhr starten und dann durchzählen, oder die normale Uhr verwenden und zu Null runterzählen – dann sollten wir den Schlauch überfahren – und dann einfach weiterzählen.

Beide Methoden haben Vor- und Nachteile. Bei der Methode mit der Stoppuhr schleicht sich der Fehler ein, dass ich als Beifahrer nicht unbedingt zum gleichen Zeitpunkt auslöse, wenn der Fahrer meint, am Schlauch zu sein.

Bei der Methode mit der Tageszeit ist genau das der Vorteil – der Fahrer fährt bei Null drüber und fährt bei 5 Sekunden drüber und so weiter. Also immer mit dem gleichen Fehler. Das macht es in Summe genauer.

Und da wo wir zu einer ganz bestimmten Sekunde einfahren müssen, funktioniert es eh nur mit der Tageszeit.

Vorbereitung

Wenn das **Roadbook** vor dem Start ausgegeben wird – was bei unseren Rallyes üblich ist – dann möglichst rasch mit der Arbeit am Roadbook beginnen. Was ist dabei zu tun?

- Die Zeiten beachten – Startzeit, Etappenzeiten, usw. und diese ins Roadbook eintragen.
- Überflüssige Angaben aus dem Roadbook streichen – z.B. Entfernungsangaben in Meilen.
Manche Roadbooks sind so aufgebaut, dass bei einem schnellen Blick nicht sofort ersichtlich ist, ob die Angabe in km oder Meilen ist. Daher lieber vor dem Start in Ruhe die nicht benötigten Angaben durchstreichen.
- Die Timingprüfungen ansehen. Die sind entweder im Roadbook oder in den Durchführungsbestimmungen skizziert. Bei Fragen, wie eine bestimmte Timingprüfung zu fahren ist oder wie die Angaben zu verstehen sind, ruhig Kollegen fragen. Die „alten“ Hasen geben Einsteigern gerne Auskunft. Auch wir, die wir schon länger fahren, sprechen uns ab und unterstützen uns gegenseitig.
- Die Stellen im Roadbook markieren, wo zum Beispiel schnell umgeblättert werden muss. In manchen Roadbooks stehen solche Hinweise drin, in den meisten aber nicht. Es ist ärgerlich, sich wegen so einer Kleinigkeit zu verfahren.
- Wichtige Dinge im Roadbook mit Leuchtstift markieren. Zum Beispiel ist es bei manchen Veranstaltungen üblich Speed Controls durchzuführen. Hier bekommt man Strafpunkte für zu schnelles Fahren. Manchmal stehen diese Hinweise ganz unscheinbar im Buch. Es ist besser diese schon vor dem Start zu markieren.
Ich markiere auch Wegpunkte, die sehr eng zusammenliegen, um in der Hitze des Wettbewerbs nichts zu übersehen.
- Ich schreibe mir auch die Etappenzeiten ins Roadbook. Die geben an, wann spätestens das Etappenziel erreicht sein muss. Da erspart mir die Zeit es während der Fahrt auszurechnen. Es gibt auch Rallyes, wo man eine wunderbare Zeitentabelle im Roadbook vorfindet. Da braucht man nichts mehr zu rechnen, aber die Zeiten schreibe ich trotzdem ins Buch.
- PostIts vorbereiten und Zeiten der Timingprüfungen ins Roadbook schreiben. Am besten direkt zur Skizze der Timingprüfung.
Auf die PostIts schreibe ich die Zeiten für den Fahrer, so dass ich sie rechtzeitig vor der Prüfung auf Armaturenbrett kleben kann.
- Die Timingprüfungen mit dem Fahrer besprechen – beide sollten die Skizzen gesehen haben und es ist gut sich abzusprechen. Zähle ich rauf oder runter? Zähle ich bei mehreren Prüfungen in Reihe einfach weiter oder beginne ich immer mit Null?
Auch hier gibt es kein falsch oder richtig. Das Team muss sich nur verständigen und am gleichen Strang ziehen.
- Manchmal muss man auch rechnen. Es gibt beispielsweise die Vorgabe eine bestimmte Strecke in einer bestimmten Zeit zu fahren – zum Beispiel 1km in 1:30. Hier ist dem Fahrer sehr geholfen, wenn er die ungefähre Geschwindigkeit schon kennt. Es

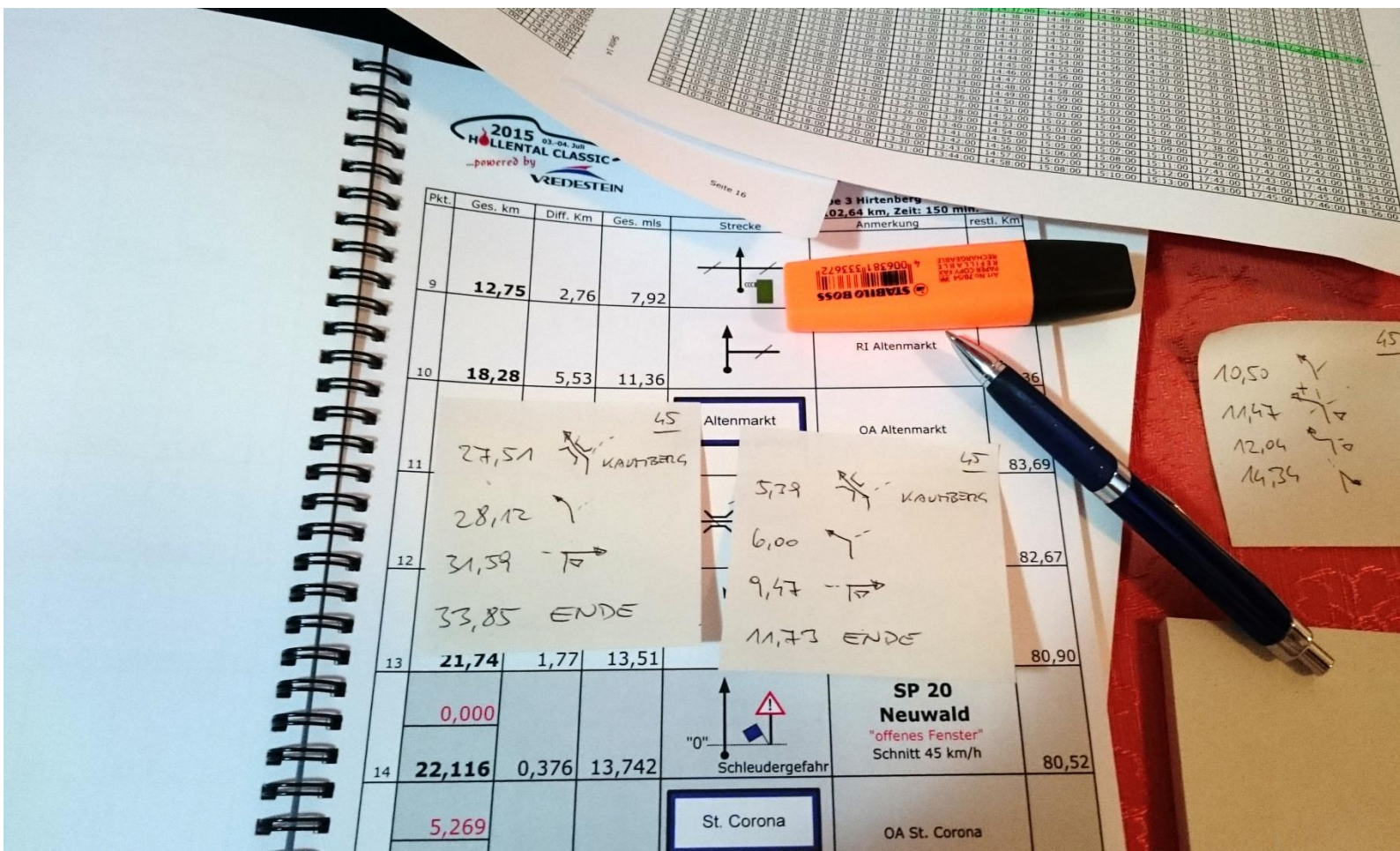
macht keinen Sinn die Prüfung viel zu schnell anzugehen, weil man bei Timingprüfungen nicht stehen bleiben darf. Also wenn der Fahrer diese Prüfung mit 60km/h angeht, kann er am Ende gar nicht so langsam fahren um die Zeit „abzubbummeln“. Die Schnittgeschwindigkeit für 1km in 90Sek. ist 40km/h.

$$\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) = \frac{\text{Strecke in Metern} \times 3,6}{\text{Zeit in Sekunden}}$$

$$\text{Strecke in Metern} = \frac{\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right) \times \text{Zeit in Sek.}}{3,6}$$

$$\text{Zeit in Sekunden} = \frac{\text{Strecke in Metern} \times 3,6}{\text{Schnitt} \left(\frac{\text{km}}{\text{h}} \right)}$$

Hier die 3 wichtigen Formeln:



Was muss der Fahrer können?

Ganz wichtig – auf den Beifahrer hören. Normalerweise hat der Beifahrer recht, weil er meist auch mehr Informationen (Roadbook, Uhren, ...) hat als der Fahrer.

Der Fahrer muss möglichst genau wissen, wie groß das Auto ist und wo genau sich die Räder befinden. Warum das so wichtig ist? Bei Timingprüfungen gibt es 2 verschiedene Messmethoden – Lichtschranken und Schläuche.

Die Lichtschranken sind auf einer bestimmten Höhe montiert. Diese Höhe kann variieren und ist nicht genormt oder reglementiert. Je nachdem wie die Front (oder auch das Heck) des Autos geformt ist, können unterschiedliche Höhen der Lichtschranken zu unterschiedlichen Messergebnissen führen. Da ist das Gefühl des Fahrers gefragt.

Bei der Messung mit Schläuchen muss man möglichst genau wissen, wo die Räder des Autos sind. Das hört sich so banal an – ist es aber nicht.

Die Schläuche müssen nicht unbedingt gerade liegen, sie dürfen auch schräg montiert werden. Damit ist es plötzlich nicht

mehr so einfach zum richtigen Zeitpunkt den Schlauch mit dem Reifen zu treffen.

Was für beide Messmethoden gilt – es gibt hin und wieder auch Prüfungen, die im Re-tourgang gefahren werden müssen. Also sollte man sein Auto auch hinten ganz genau kennen.

Es gibt auch eine Fähigkeit, die beide im Team beherrschen müssen – cool bleiben! Manchmal kann es im Cockpit heiß zugehen, aber alles was da passiert bleibt im Auto und wird nicht mit rausgenommen. Es spricht nichts gegen eine ruhige Manöverkritik nach der Rallye, aber Streit hat weder im noch außerhalb des Autos etwas zu suchen. Es gibt die Mär, dass in Rallyeautos schon Ehen geschieden wurden. Ich halte nichts davon. Im Auto kann es schon mal hektisch und stressig zugehen, aber das passiert in der Hitze des Gefechts und ist sicher nie persönlich gemeint.

Außerdem steht es beiden zu auch mal einen schlechten Tag zu haben. Nie vergessen – es ist ein Hobby und das soll Spaß machen.



Schnittprüfungen

Eine wichtige Fähigkeit des Fahrers ist es auch Geschwindigkeiten möglichst genau fahren zu können. Diese Fertigkeit wird bei den Schnittprüfungen benötigt.

In einem Auto mit einem Wegstreckenmesser, der genauer anzeigt als der Tachometer, kann und soll der Beifahrer unterstützen und in regelmäßigen Abständen die Abweichungen vom Soll ansagen.

In unserem Fall ist in der Corvette ein Wegstreckenmesser mit einer Auflösung von 10m eingebaut. Da die Anzeige analog ist, kann man auch sehr gut kleinere Einheiten ablesen. Das ist aber meist nicht notwendig.

Auch mit Tacho und Drehzahlmesser kann man Schnittprüfungen erstaunlich genau fahren. Man muss „nur“ die Tachoabweichung ausreichend genau kennen.

Diese Abweichung kann man auf Straßen, wo die Kilometerangaben auf den kleinen Tafeln angeschrieben sind sehr genau messen. Das geht am besten zu zweit. Mit möglichst konstanter Geschwindigkeit fahren und die Zeit von Kilometertafel bis Kilometertafel messen und aufschreiben.

Die reale Geschwindigkeit kann mit der ersten der 3 Formeln ausgerechnet werden und mit der Tachoanzeige verglichen werden. Wenn ihr jetzt auch noch die Drehzahl aufschreibt ist es perfekt.

Wir fahren die Schnittprüfungen so, dass ich meinem Fahrer alle 100m ansage, ob wir zu früh (zu schnell) oder zu spät (zu langsam) diese 100m absolviert haben. Woher weiß ich das? Von meiner Messung mit der Stoppuhr und aus der Schnitttabelle. In dieser Tabelle sehe ich, wann wir jeweils 100m hinter uns gebracht haben müssen.

Als grobe Hilfe für den Fahrer dient auch der Drehzahlmesser.

Die Taktik bei Strecken mit Haarnadelkurven ist, dass wir kurz vor der Kurve ein wenig schneller als der vorgegebene Schnitt sind und nach der Kehre meist sofort wieder genau am Schnitt sind.

Die „absolute Wahrheit“ bei Schnittfahrten gibt es nicht. Wichtig ist eine Methode zu finden mit der beide im Team gut umgehen können.

Ein eigener Problembereich ist das Navigieren in Schnittprüfungen. Wir fahren da mit einer doppelten Sicherheit. Ich habe die Navigationspunkte (Abbiegen, Vorrang geben, ...) auf meiner Schnitttabelle und zusätzlich klebe ich dem Fahrer die Navigationspunkte mit PostIts aufs Armaturenbrett. Darauf ist der Kilometerstand und das „Chinesenzeichen“ aus dem Roadbook.

Ich versuche die Navigation aus der Schnitttabelle rechtzeitig anzusagen, aber für mich hat die Zeitmessung Vorrang. Manchmal geht es eng her und dann kann ich nur „Achtung abbiegen“ sagen und Michael reagiert auf die Anweisung am PostIt.

Was heißt, es geht eng her in einer Schnittprüfung? Es können alle möglichen und unmöglichen Dinge passieren – Fehlmessung auf der Stoppuhr, Schnitttabelle rutscht aus der Hand, Zeile in der Schnitttabelle verloren, Lichtwechsel, ... Das Auto ist ja in Bewegung.

Seit wir dieses System der doppelten Sicherheit fahren, hatten wir nie wieder ein Problem mit der Navigation in Schnittprüfungen.

Roadbook

Hier am Beispiel der Internationalen Alpenfahrt 2013.

Dieses Roadbook liest man von oben nach unten.

Achtung! Es gibt auch Veranstaltungen, bei denen das Roadbook von unten nach oben gelesen wird.

Etappe A1			Int. Österr. Alpenfahrt Classic Rallye 2013		Seite
Distanz 122,17 km			ZK 1 Bad Kleinkirchheim		2
75,915 mls			ZK 2 Bad Kleinkirchheim		
Entfernung			Strecke	Information	
total km	Detail km	total mls			
00,000	0,00	000,00	1 	Ausfahrt auf B88 nach der Timingprüfung bei Hinweistafel NULLSTELLEN!!!	
SC: 50er siehe Durchführungsbestimmung			2 	Ortsanfang Wiedweg 	
4,045	4,045	2,514	3 	Turracherhöhe B 95 	
SC: 70er siehe Durchführungsbestimmung			4 		
7,247	2,221	4,503	5 	Ortsanfang Ebene Reichenau (keine weitere Tankstelle auf 100 km Strecke!)	
SC Ende siehe Durchführungsbestimmung			6 	Nockalmstraße Kremsbrücke	
10,166	2,919	6,317	7 	Mautstelle AF-Spur beachten!	
12,23	2,06	7,601	8 	Reid'n 49 - 1.610m Schwarzpär	
15,58	3,35	9,681			
Beginn SP: Schwarzpär siehe Durchführungsbestimmung					
19,611	4,031	12,186			

Start der Etappe

Tagekilometerzählerauf
Null stellen

Speedcontrol 50km/h

Speedcontrol 70km/h

Ende der Speedcontrol

Beginn einer Schnitt-
prüfung - 45km/h

Tagesreferenz: Vermessung am 20. 8. 2018; Regen, 14°, abfallend auf 5° auf 2.000m

50%
L-10/12

WS

Etappe A1			Int. Österr. Alpenfahrt Classic Rallye 2013		Seite 3
Distanz 122,17 km			ZK 1 Bad Kleinkirchheim		
75,915 mls			ZK 2 Bad Kleinkirchheim		
Entfernung			Strecke	Information	
total km	Detail km	total mls			
Ende SP: Schwarzpar <i>siehe Durchführungsbestimmung</i>			1 	kurz vor der Glockenhütte	
24,498	4,887	15,223			
31,16	6,66	19,366	2 	Innerkrems	
Beginn SP: Karlbad <i>siehe Durchführungsbestimmung</i>			3 	Tafel (kurz vor dem Karlbad) Achtung Weiderost	
33,572	2,412	20,861			
Ende SP: Karlbad <i>siehe Durchführungsbestimmung</i>			4 	Reid'n 16 - 1.975m Kaisartee	
36,870	3,298	22,911			
SC: 30er <i>siehe Durchführungsbestimmung</i>			5 	Eisentalhöhe 2.042m RADARKONTROLLE!!!! 	
37,51	0,64	23,311			
SC Ende <i>siehe Durchführungsbestimmung</i>			6 		
37,76	0,25	23,466			
45,55	7,79	28,304	7 	Mautstelle	
45,76	0,21	28,437	8 	Schönfeld Thomatal	

Ende der Schnittprüfung

Start der Schnittprüfung 40km/h

Ende der Schnittprüfung

Speedcontrol 30km/h

Ende der Speedcontrol

40

6.Falkenstein Classic 2013

Etappe 1: Falkenstein Kellergasse - Tulln			Erstellt mit Monit Rally Computer Q-20 28° - 32° Celsius - sonnig		Streckenlänge: 114,60 KM Zeit: 150 Min	
#	Gesamt-kilometer	Teil-kilometer	Gesamt Meilen	Strecke	Info	Kilometer bis ins Ziel
41	24,49	0,07	15,22			90,11
42	24,86	0,37	15,45			89,74
43	26,67	1,81	16,57			87,93
44	27,92	1,25	17,35		SP 07 ZK 01 + 40 Minuten	86,68
45	28,33	0,41	17,60		Altenmarkt	86,27
46	28,93	0,60	17,98			85,67
47	29,66	0,73	18,43		Kleinbaumgarten	84,94
48	29,96	0,30	18,62			84,64

Seite 20 von 70



In Zeile 44 beginnt eine Schnittprüfung mit 49km/h.

Genau 40 Minuten nach Zeitkontrolle 01 (ZK 01).

In unserem Fall um 10:41.

Woher weiß ich das?

In die Startkarte wird die Startzeit eingetragen

6.Falkenstein Classic 2013

Etappe 1

ZK 01

SP 01

Falkenstein Kellergasse

Falkenstein Kellergasse

Lichtschränkezeit = SP 01

Lichtschränke ZK 01 / SP 01 auf 0 auslösen (hh:mm:00,000)

Punkte: pro 1/100 Sekunde 1/100 Punkt

SP 02 - SP 04

Falkenstein Kellergasse

Schlauchprüfung

	Zeit	Länge
Start (Lichtschränke)		
1. Schlauch	3 sek	10 m
2. Schlauch	3 sek	10 m
3. Schlauch	2 sek	5 m

SP 05

Weinberg

volle Minute

Lichtschränke SP 05 auf 0 auslösen (mm:00,000)

Punkte: pro 1/100 Sekunde 1/100 Punkt

SP 06

Falkenstein

Speedcontrol (30 km/h)

Punkte: 1 km/h zu viel = 0,1 Punkte

SP 07

Altenmarkt

Start: ZK 01 + 40 Minuten

Schnitt 49 km/h: unbekanntes Ziel, spätestens bei KM 45,79

SP 08

Kleinkadolz

Start: ZK 01 + 75 Minuten

Schnitt 50 km/h: unbekanntes Ziel, spätestens bei KM 73,20

10:01

10:41

11:16

Die Informationen sind alle im Roadbook zu finden.

Die Startzeit (10:01) steht auf der Startkarte bzw. ergibt sich aus der Startzeit des ersten Fahrzeuges und der eigene Startnummer bei Minutenstart.

Die erste Prüfung ist eine Timingprüfung – Auslösen zur exakten Startzeit (hh:mm:00,000). 3sek. später (10m) über den Schlauch wieder 3sek. später (10m) über einen Schlauch und 2sek. später (5m) über den dritten Schlauch.

SP 05 ist eine Timingprüfung:

Lichtschränke auslösen zu irgendeiner vollen Minute (mm:00,000)

SP 06 ist eine Speedcontrol – 30km/h

SP 07 eine Zeitkontrolle – um 10:41

SP 08 eine Zeitkontrolle – um 11:16

Ein paar Beispiele für Timingprüfungen

Falkenstein Classic 2013 - 2 Runden am Hauptplatz in Laa/Thaya

Die erste Runde in 20 Sekunden, die zweite Runde in 19 Sekunden.

Es gibt mehrere Möglichkeiten diese Prüfung zu fahren.

Die Stoppuhr starten, wenn man das erste Mal durch den Lichtschranken fährt und dann bis 39 durchzählen.

Oder mit der Tageszeituhr – runterzählen auf Null (ganze Minute), erste Lichtschranke genau auf 0 erwischen und dann raufzählen bis 39


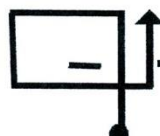

Oder auch mit 2 Uhren – mit der Tageszeituhr auf 0 runterzählen, Lichtschranke auslösen, raufzählen bis 20, bei der Durchfahrt durch den Lichtschranken Stoppuhr starten und raufzählen bis 19.

Jede der Methoden führt zum Ziel. Die letzte ist dann sehr gut, wenn die Abweichung bei der ersten Runde relativ groß ist. So wird der Fehler nicht in die zweite Runde mitgenommen.

6.Falkenstein Classic 2013

Preis der Stadt Laa						
#	Gesamt-kilometer	Teil-kilometer	Gesamt Meilen	Strecke	Info	Kilometer bis ins Ziel
119	95,37	0,17	59,26			25,97
<div style="border: 1px solid black; padding: 10px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Säule</p> <p>Abfahrt</p> <p>SP 16: stehender Start SP 17: fliegender Start</p> <p>Ziel SP 16 = Start SP 17</p> <p style="color: red; font-weight: bold;">Start & Ziel</p> <p style="background-color: #90EE90; padding: 2px;">Vorgabezeit: SP 16: 20 Sekunden SP 17: 19 Sekunden</p> <p>Zufahrt</p> </div>						
120	0,00	0,00	0,00		Tacho auf 0 stellen	25,97

Rallye Historiale 2015

Teilstrecke 0.040 0.025	✓ 	39.990 24.874	5%
Gesamt: 2.110 1.312 10			
Teilstrecke 0.080 0.050		39.910 24.824	5%
Gesamt: 2.190 1.362 11			
Teilstrecke 0.200 0.124	✓ 	39.710 24.700	5%
Gesamt: 2.390 1.487 12			

TP 1
LS bei 00 auslösen, nach 15 Sek. abermals nach 13 Sek. und abermals nach 14 Sek. den LS auslösen
0/15/28/42

Ausfahrt

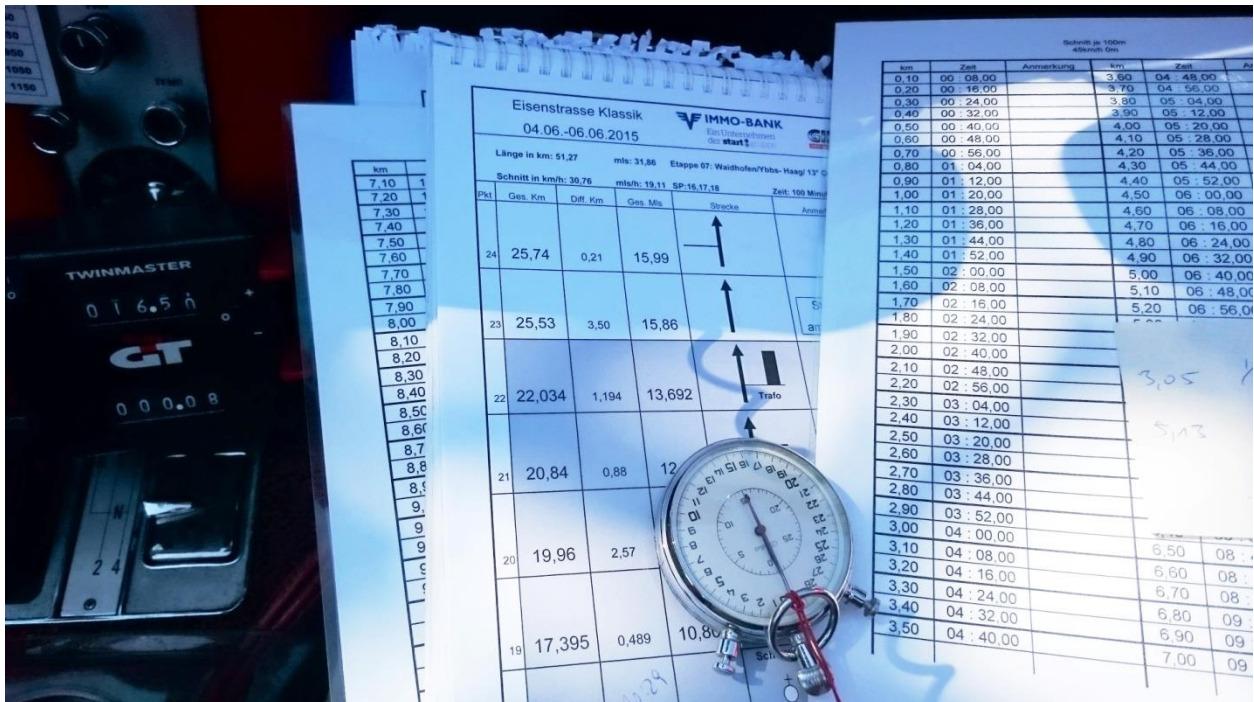
1 Lichtschranke wird 4x durchfahren:

1. Zur exakten Minuten (irgendeine)
2. 15 Sekunden später
3. 13 Sekunden später (bei Sekunde 28)
4. 14 Sekunden später (bei Sekunde 42)

Wir fahren so eine Prüfung mit der Tageszeituhr und ich zähle einfach durch bis 42.

Aufs Armaturenbrett klebe ich für den Fahrer ein PostIt auf dem steht 0, 15, 28, 42

Noch etwas sieht man auf diesem Bild. Das ist eines der Roadbooks, in dem ich vor Beginn eine „Streichorgie“ mache. Die durchgestrichenen Zahlen sind jeweils die Entfernungsangabe in Meilen. Da die genauso geschrieben sind wie die Kilometerangaben, verleitet das zu Fehlern. Also einfach quer durch das ganze Roadbook diese Angaben streichen.



Höllental Classic 2015

28	44,04	0,24	27,37		Schulgasse	0,86
29	44,27	0,23	27,51		SP 35+36 Reichenau 1. Messst. Bei Sekunde 00, 15, 30 oder 45 Minute egal, 2. Messst. 5 sec. später	0,63
30	44,36				Schulgasse	0,54
31	44,51	0,1			Hans Wallner Strasse	0,39
32	44,68	0,17			RI Schloss	0,22

Viel Spaß wünscht das e4cc.com - Team!

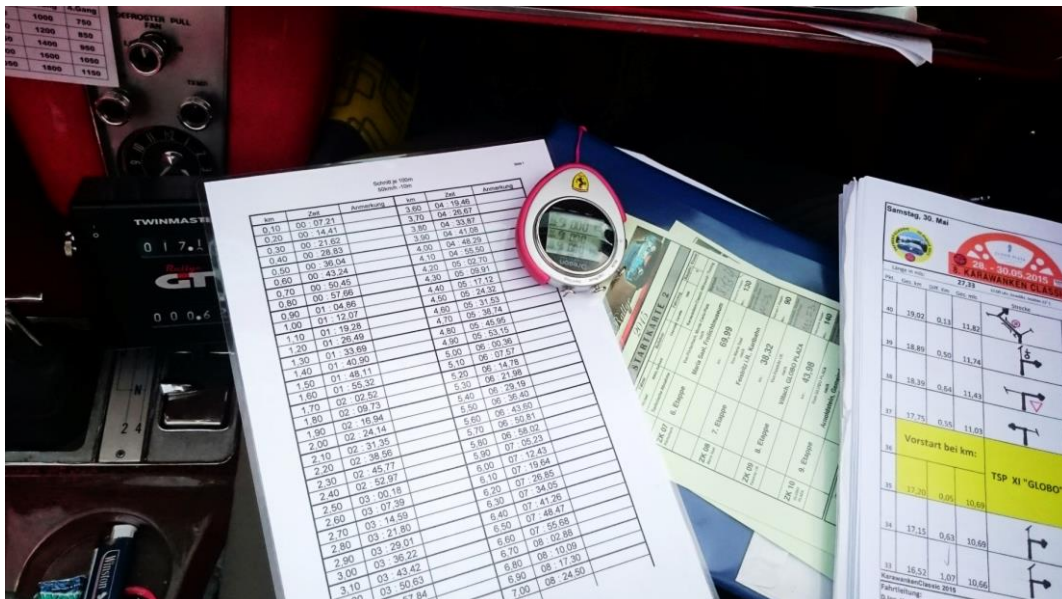
Seite 49

Zwei Schläuche.

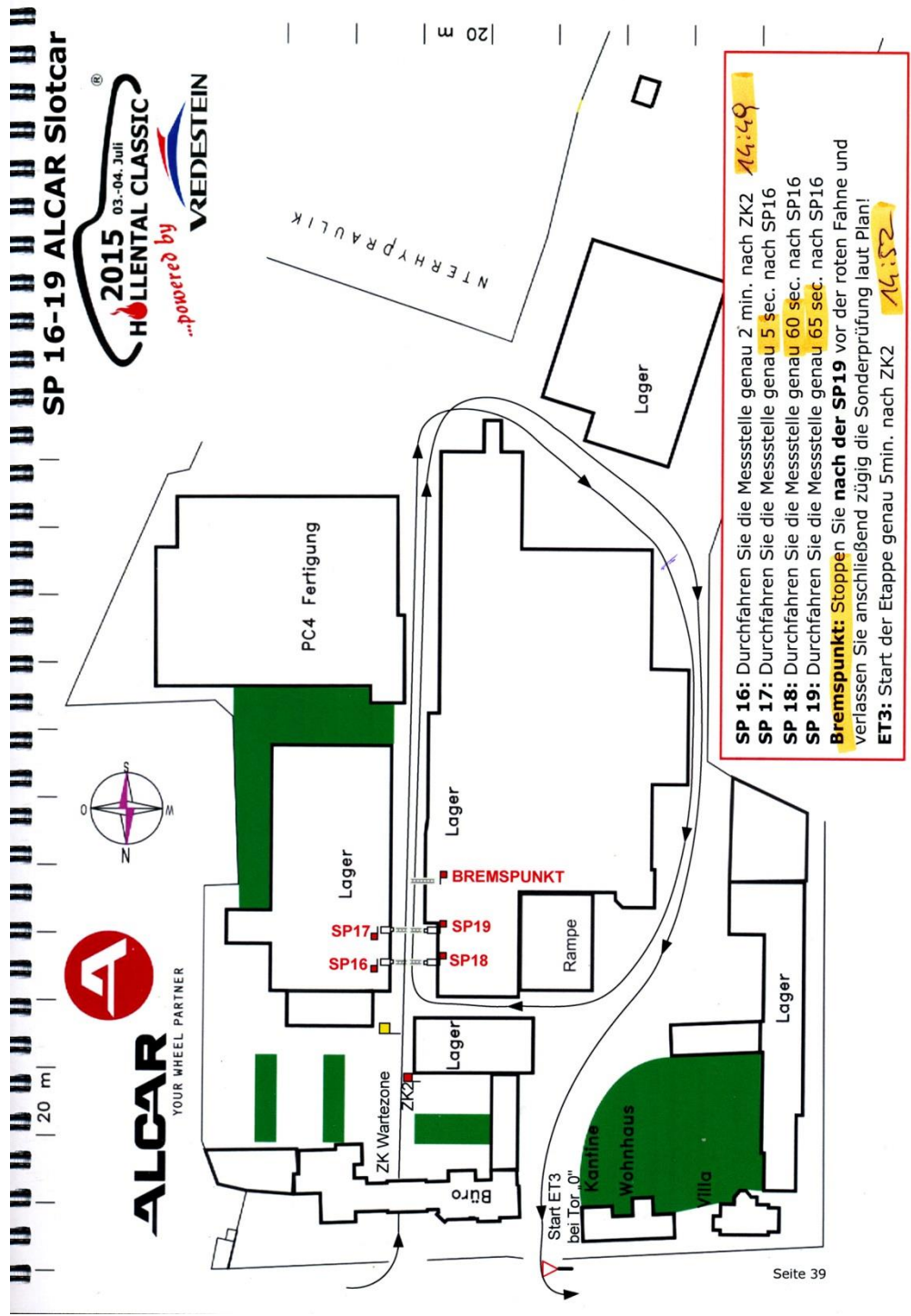
Über den ersten Schlauch bei Sekunde 0, 15, 30, 45 und 5 Sekunden später über den zweiten Schlauch.

Achtung! Es gibt viele dieser Schlauchprüfungen, aber es kann sein, dass im Roadbook steht – bei Sekunden 15 oder 45.

Also Roadbook genau lesen!



Höllental Classic 2015

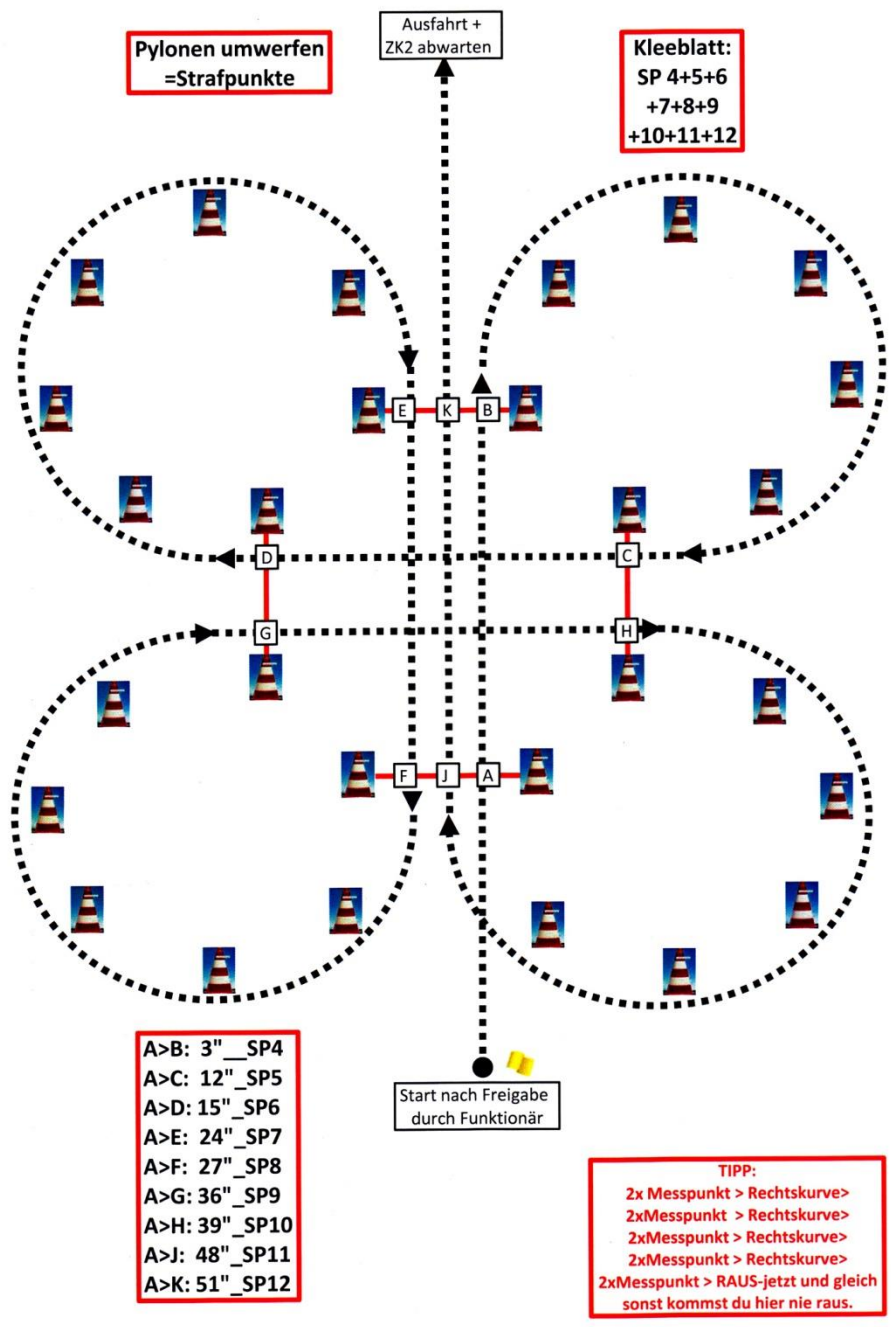


Eine etwas komplexere Timingprüfung bei der Höllental Classic 2015

Über den ersten Schlauch (SP16) exakt 2min. nach ZK2 (Zeitkontrolle 2). In unserem Fall war das 14:49. 5 Sekunden später über den Schlauch (SP17), dann um das Gebäude herum und den Schlauch bei SP18 genau 60 Sekunden nach SP16. Also

genau um 14:50. 5 Sekunden später den nächsten Schlauch und dann lt. Roadbook anhalten. Wenn da steht „anhalten“, dann auch unbedingt wirklich stehen bleiben. Ein „Rollstopp“ bringt Fehlerpunkte.

Hier ein Beispiel von einer Rallye, die nicht in der Trophy ist – die Kremstal Classic



Seite 10

Es sieht sehr kompliziert aus, aber das ist es im Endeffekt nicht.

Alle Zeiten werden von der ersten Lichtschranke weg gemessen. Das macht die Prüfung insofern leichter, als dass man keinen Fehler mitnimmt.

Ganz genau lesen und dann ergibt sich folgendes Bild – immer rechts abbiegen! Wenn der Fahrer einmal nach links zuckt

ist es auch schon falsch.

Ich zähle solche Prüfungen einfach durch. Am Armaturenbrett klebt wieder der Zettel mit den Durchfahrtszeiten. Damit wissen wir auch, wann wir wieder raus müssen und nicht zu oft durchfahren.

