

Rotary Challenge 2022

Veranstaltungsreglement



Inhalt

1.	Allgemeines	3
2.	Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung	3
3.	Ablauf und Streckengestaltung	4
4.	Rechtliches / Strassenverkehrsordnung	4
5.	Zeitkontrollblätter	5
6.	Roadbook	5
7.	Navigation	6
8.	Trip-Master / Trip-Master-App für Handy	8
9.	Zeitangaben / Zeitfenster	9
10.	Durchgangskontrollen (DK)	9
11.	Sonderprüfungen	10
11.1	Fahrprüfungen (Driving Tests)	10
11.2	Gleichmässigkeitsprüfungen (Regularities)	10
11.3	Navigationsprüfungen (Navigation Tests)	11
12.	Signalisationen	11
12.1	Durchgangskontrollen	12
12.2	Zeitkontrollen / Start Sonderprüfungen	12
12.3	Ziel Sonderprüfungen	12
13.	Wertung	13
14.	Preise	13
15.	Strafen	13
16.	Funktionäre	15
17.	Kommunikation während der Rallye	16
18.	Pannendienst	16
19.	Ausfall eines Fahrzeugs	16
20.	Tipps für Neulinge und solche, dies es nicht bleiben wollen	17
21.	Einige Hinweise zu den Karten-Navigationen (nur 'sportliche Variante')	21
22.	Gültigkeit / Verbindungen	22

1. Allgemeines

Die **Rotary Challenge 2022** ist eine von der Gemeinschaft **Rotarian Drivers of Classic Cars (CH/FL)** (im folgenden **Veranstalter** genannt) durchgeführte Veranstaltung. Es bestehen keinerlei Verbindungen zu irgendwelchen Automobil- oder anderen Verbänden und daher gibt es auch keine übergeordneten Regelungen oder Schiedsgerichte.

Bei allfälligen Unklarheiten bezüglich dieses Reglements entscheidet der Veranstalter im Sinne von Fairness und xMv¹ abschliessend.

Es werden zwei mögliche Varianten der Teilnahme angeboten:

- **‘Touristische Variante’:** *Der Weg ist das Ziel.* Die Navigation erfolgt ausschliesslich nach gut verständlichem Roadbook. Sonderprüfungen können nach Lust und Laune absolviert werden. Es erfolgt keine Wertung der erreichten Resultate.
- **‘Sportliche Variante’:** Die Navigation erfolgt nach etwas anspruchsvollerem Roadbook sowie Kartenausschnitten, deren Strecken bereits im Vorfeld der Rallye vorbereitet werden können. Diverse Sonderprüfungen stellen die Teilnehmenden vor herausfordernde Aufgaben. Alle erreichten Resultate werden in der Wertung berücksichtigt.

2. Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung

Zugelassen sind Fahrzeuge, welche vor dem 8. Juli 1992 in Verkehr gesetzt wurden, also mindestens 30 Jahre alt sind (über Ausnahmen entscheidet der Veranstalter). Das Fahrzeug muss ordnungsgemäss eingelöst und sollte im besten Fall mit einem Trip-Master mit Rad-Sonde ausgerüstet sein. Die Verwendung eines GPS-gestützten Trip-Master und/oder einer Trip-Master-App auf dem Handy ist gestattet (siehe auch Kapitel 8).

Es findet keine technische Abnahme statt, jedes Team ist selbst für die Verkehrstüchtigkeit und die ordnungsgemässe Einlösung seines Fahrzeuges verantwortlich.

Eine oder - je nach Ambitionen - zwei Stoppuhren sind nötig, um bei den Gleichmässigkeitsprüfungen die aktuellen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu überwachen.

Andere Navigationsgeräte sind nicht nötig und sollten aus Gründen der Fairness auch nicht eingesetzt werden. Das gleiche gilt für Trip-Master (inkl. App), welche die aktuell gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit kontinuierlich überwachen und anzeigen.

¹ xunder Menschenverstand

3. Ablauf und Streckengestaltung

Die zweitägige Rallye ist unterteilt in eine jeweilige Vormittags- und Nachmittagsetappe. Am Vormittag des ersten Tages ist ein Kaffeehalt vorgesehen. Bei den Mittagessen findet jeweils eine Zeitkontrolle (Ankunft und Abfahrt) statt. Alle Zeiten sind so gehalten, dass man – solange man sich nicht verfährt oder eine Panne hat - diese mit legaler Fahrweise problemlos einhalten kann, selbst Tankstopps und andere (kurze) Befüllungs-/Entleerungspausen sind im Zeitplan berücksichtigt. *Trödeln sollte man jedoch nicht!*

Der grösste Teil der Strecken ist asphaltiert, wenige Teilstrecken sind auf Kieswegen zu fahren, welche zum Zeitpunkt der Rekognosizierung keinerlei nennenswerten Schlaglöcher aufwiesen.

Eine Autobahnvignette ist nicht nötig, wir befahren keine Autobahnen oder Autostrassen. Falls doch, dann sind diese Abschnitte explizit von der Vignettenpflicht befreit und frühzeitig angekündigt.

Das für Sonderprüfungen benötigte Material wird vom Veranstalter zur Verfügung gestellt, resp. kann einige Tage vor der Veranstaltung im [Dokumentenbereich der Homepage des Veranstalters](#)² heruntergeladen werden. Ebenso wird allfällig benötigtes Kartenmaterial (Software) zur Verfügung gestellt. Für die Vorbereitung der Karten-Navigationen etc. sollten ein paar Stunden Zeit eingeplant werden.

Alle Roadbooks werden frühestens 1 Stunde vor dem Rallye-Start anlässlich des Einschreibe-Prozederes vor Ort abgegeben.

4. Rechtliches / Strassenverkehrsordnung

Sämtliche zu befahrende Strecken sind legal befahrbar und alle Fahrverbote/Einschränkungen sind ausnahmslos zu befolgen. Der Veranstalter übernimmt keinerlei Haftung für die Folgen bei Nichteinhaltung der Strassenverkehrsordnung, sei es beim Missachten von Ge-/Verboten oder beim Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Der Veranstalter lehnt jegliche Verantwortung bei Unfällen, Diebstählen oder anderer Schäden an Fahrzeugen und/oder Personen ab. Alle Versicherungen sind Sache der Teilnehmenden.

² <https://rdcv.ch/de/documents/folder/show/8383>


5. Zeitkontrollblätter

Jedes Team erhält beim Start der Rallye für jeden Halbtage ein Zeitkontrollblatt. Darauf werden von den Funktionären die Startzeiten, die Durchgangskontrollen sowie die Zeiten für die Sonderprüfungen eingetragen. Die Teilnehmer füllen nur die Antworten auf allfällige Fragen sowie die Startzeiten gewisser Sonderprüfungen selbst ein.

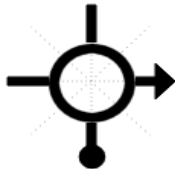


Die Teilnehmer sind dafür verantwortlich, dass sie die Zeitkontrollblätter jeweils am Mittag sowie am Abend jedes Tages den zuständigen Funktionären aushändigen.

6. Roadbook

Das abgegebene Roadbook entspricht den üblichen Rallye-Gepflogenheiten, angereichert durch veranstalterspezifische Eigenheiten. Trotzdem und *aus gutem Grund* sei erwähnt, dass bei jedem Navigationssymbol die Durchfahrt vom eingezeichneten Punkt her in Richtung des Pfeils erfolgen sollte.

Falls anstelle des Navigationssymbol ein fragender Smiley  eingezeichnet ist, so sind die nötigen Informationen auf der nebenstehenden Anmerkung oder auf einem Beiblatt zu finden oder es ist vor Ort besondere Aufmerksamkeit geboten.

Beispiel aus einem Roadbook:

<p>Gesamt: 115.21</p> <p>Teilstrecke:</p> <p>2.76</p> <p>2</p>		<p><input type="text"/></p> <p><input type="text"/></p>	<p>96.97</p> <p>54%</p>
<p>Gesamt: 118.98</p> <p>Teilstrecke:</p> <p>3.77</p> <p>3</p>		<p>Wegweiser Honolulu</p> <p><input type="text"/></p> <p><input type="text"/></p>	<p>93.20</p> <p>56%</p>
<p>Gesamt: 134.18</p> <p>Teilstrecke:</p> <p>15.20</p> <p>4</p>		<p><input type="text"/></p> <p><input type="text"/></p>	<p>78.00</p> <p>63%</p>

7. Navigation

Grundsätzlich wird gemäss Roadbook navigiert. Für einzelne Abschnitte erhalten die Teilnehmer der 'sportlichen Variante' entsprechende Kartenausschnitte mit Koordinatenangaben.

Der für die Rekognoszierung verwendete Trip-Master wurde vorgängig auf einer Strecke vom 10 Kilometern Autobahn geeicht, sowohl gegen ein Satelliten-Navigationsgerät als auch gegen die Kilometertafeln auf der Autobahn. Eine spezielle Eichstrecke ist nicht vorhanden.

Die Distanzmesspunkte für das Rücksetzen des Trip-Masters sind wie folgt festgelegt:

Kreuzungen	Zu Beginn der Kreuzung (wo man für das Abzweigen anhalten würde)
Abzweigungen	Zu Beginn der Abzweigung (wo man für das Abzweigen anhalten würde)
Kreisel	Bei der Einfahrt in den Kreisel
Brücken	Zu Beginn der Brücke
180°-Kehren	Zu Beginn der Kehre
Ortstafeln	Tafelstandort
Durchfahrtskontrollen mit Fragestellung	Vom angegebenen Punkt aus kann die Frage normalerweise beantwortet werden, ohne dass man das Fahrzeug verlassen muss. Allerdings bestätigen Ausnahmen die Regel ... 😊

Generell gilt

- a) Zwischen zwei angegebenen Punkten / Ortschaften / Strassen / Kreuzungen muss *die kürzeste legal und öffentlich befahrbare Strecke* gefunden werden. Abkürzungen über Vorplätze, Gartenanlagen etc. sind nicht nötig.
- b) Wird eine Abzweigung verpasst und findet ausgerechnet dort eine Kontrolle statt, so ergibt das eine Zeitstrafe, da nicht auf dem kürzesten Weg gefahren wurde. Auch ein Zurücksetzen des Fahrzeuges von mehr als einer Wagenlänge gilt als 'verpasst', ebenso gibt es Zeitstrafen für das mehrfache Umrunden eines Kreises oder das mehrfache Befahren des gleichen Streckenabschnittes (allfällige Ausnahmen sind im Dokument *Karten-Navigtionen* explizit erwähnt).
- c) Eine Ortschaft gilt als angefahren, wenn entweder die Ortseingangstafel oder die Ortsausgangstafel passiert wurde. Nicht immer ist die Anfahrt zu einer Ortschaft direkt im Roadbook abgebildet. Wegweiser beachten!
- d) Wenn reale Kreuzungen / Abzweigungen etc. im Roadbook nicht eingezeichnet sind, muss geradeaus, resp. der Hauptstrasse / Hauptachse entlanggefahren werden.

8. Trip-Master / Trip-Master-App für Handy

Wer des Öfteren eine Oldtimer-Rallye fahren möchte, lässt sich optimalerweise einen Trip-Master in sein Fahrzeug einbauen. Die Ansteuerung des Gerätes erfolgt im Idealfall über eine berührungslose Sonde (Induktiv-Geber), welche am Antriebsstrang montiert wird. Als Backup kann eine GPS-Antenne verwendet werden (Schraub- oder Magnetfussmontage). Sollte die Sonde ausfallen, kann auf die etwas weniger genaue GPS-Navigation umgestellt werden. Diese kann auf geraden Strecken für die Eichung des Trip-Masters verwendet werden. Wird auf den Einbau einer Sonde verzichtet, kann auch nur mit GPS navigiert werden.



Auf dem Markt sind viele Modelle erhältlich, der Veranstalter empfiehlt - wie auch viele andere Rallye-Veranstalter - den MONIT G-100+. Dieses Gerät ist klein in den Abmessungen, auch nachts gut ablesbar und verfügt genau über diejenige Funktionalität, welche an Oldtimer-Rallyes benötigt werden und erlaubt sind. Für dieses Gerät gibt es zudem diverses Zubehör an

Halterungen und Fernsteuerungen, welche einen Betrieb ohne Einbaumassnahmen ermöglicht.



Wer nur selten eine Oldtimer-Rallye fährt, ist mit einer Trip-Master-App auf dem Handy gut bedient. Die App *Rally Tripmeter* ist eine gut brauchbare Lösung, welches in der Gratis-Version bereits über alle nötigen Funktionalitäten verfügt. Die App bietet in der kostenpflichtigen Vollversion noch viele weitere Funktionen an, welche jedoch für das erfolgreiche Absolvieren dieser Veranstaltung nicht nötig sind. Es sind keinerlei Anschlüsse nötig, aber eine stabile Handy-Halterung sowie ein Ladekabel sind von grossem Vorteil.

Der Bildschirm zeigt oben den Kurzstreckenzähler und unten die aktuelle Geschwindigkeit an. Der Kurzstreckenzähler kann beim Erreichen eines Zwischenzieles durch Antippen des Bildschirms immer wieder auf 0 zurückgestellt werden. Die Geschwindigkeitsmessung erfolgt vollautomatisch. Ein Tagesetappenzähler steht in der Gratis-Version der App nicht zur Verfügung.

Wie bereits beschrieben, ist die GPS-Navigation in Tunnels, kurvigen Strecken und tief eingeschnittenen Tälern nicht immer ganz genau, aber in fast allen Fällen genügend.

Es gibt auch Rallye-Veranstalter, welche ihre Etappen mit nicht exakt eingestellten Trip-Mastern rekognosziert haben. Bei Trip-Master mit Sonden-Anschluss kann man das einfach anpassen, bei GPS-Navigation geht das bei den meisten Geräten und Apps nicht.



9. Zeitangaben / Zeitfenster

Alle auf den Zeitkontrollblättern angegebenen Zeiten entsprechen der Zeit, welche für das imaginäre Fahrzeug mit der Startnummer 0 gelten (*Car 0*). Die effektive Zeit für das jeweilige Fahrzeug erhält man, indem man zur angegebenen Zeit des *Car 0* die eigene Startnummer dazuzählt.

Beispiel bei einem Startintervall von 1 Minute:

Startzeit <i>Car 0</i> : 08:00 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 11 : 08:11
Startzeit <i>Car 0</i> : 12:30 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 18 : 12:48

Beispiel bei einem Startintervall von 2 Minuten:

Startzeit <i>Car 0</i> : 08:00 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 11 : 08:22
Startzeit <i>Car 0</i> : 12:30 Uhr	→	Startzeit für Fahrzeug 18 : 13:06

Alle Durchgangskontrollen und Sonderprüfungen finden innerhalb eines vorgegebenen Zeitfensters statt. Diese Zeitfenster sind - ausser bei geheimen Kontrollen - auf dem Zeitkontrollblatt aufgeführt. Die Teilnehmer sind selbst dafür verantwortlich, die Kontrollpunkte innert der definierten Frist anzufahren.

Fehlt am Ende einer Etappe eine Durchgangskontrollbestätigung, so heisst das nicht zwingend, dass man sie verpasst hat. Die Resultate der geheimen Durchgangskontrollen werden erst am Ende der Etappe durch die Rallye-Leitung eingetragen.

10. Durchgangskontrollen (DK)

An verschiedenen Orten finden Durchgangskontrollen statt, welche im Roadbook entsprechend markiert sind. Diese können bemannt³ oder unbemannt sein. Bei unbemannten Durchgangskontrollen muss jeweils eine Frage (Hinweis im Roadbook beachten!) möglichst korrekt beantwortet und das Resultat auf das Zeitkontrollblatt übertragen werden.

Durchgangskontrollen können auch im Geheimen stattfinden, hingegen finden während zeitrelevanten Sonderprüfungen keine bemannten Durchgangskontrollen statt.

Bei allen Durchgangskontrollen müssen Fahrer und Beifahrer im Fahrzeug sitzen. Jede Durchgangskontrolle muss von der verlangten Seite angefahren und darf nur 1-mal passiert werden.

³ selbstverständlich sind auch weibliche Kontrollpersonen gemeint; 'befraut' tönt einfach etwas ungewohnt ...

11. Sonderprüfungen

Sämtliche vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeiten anlässlich von Sonderprüfungen liegen unter 50 km/h und bei keiner auf öffentlichem Grund ausgetragenen Sonderprüfungen ist die Höchstgeschwindigkeit der für die Wertung ausschlaggebende Faktor.

Wenige Sonderprüfungen finden auf einem privaten und während der Prüfungen abgesperrten Parkplatz statt. Dort kann die effektiv gefahrene Zeit ein massgeblicher Faktor sein, allerdings ist die Übungsanlage derart aufgestellt, dass eine mutmasslich erreichbare Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschritten wird. **Aber auch in diesem Fall läge das entsprechende Fahrverhalten allein in der Verantwortung des Fahrenden.**

Sonderprüfungen können im Roadbook eingezeichnet sein, müssen aber nicht.

Bei allen Sonderprüfungen müssen Fahrer und Beifahrer im Fahrzeug sitzen. Jede Sonderprüfung muss von der verlangten Seite angefahren und darf nur 1-mal absolviert werden.

11.1 Fahrprüfungen (Driving Tests)

Auf abgesperrten Parkplätzen finden Fahrprüfungen statt. Diese werden raschestmöglich gegen die Stoppuhr gefahren. Gleichzeitig müssen vorgegebene Hindernisse umfahren, definierte Abschnitte befahren oder andere Aufgaben gelöst werden. Die Prüfungen sind so aufgebaut, dass fehlerhaftes Fahren massiv mehr Strafzeiten einbringt als etwas langsames, dafür fehlerfreies Fahren!

Gestartet wird auf 5-4-3-2-1-los und manueller Stoppuhrbetätigung. Die Zeit wird gestoppt, wenn das Fahrzeug beim Ziel *astride* auf der imaginären Verbindungslinie der zwei Pylonen steht (siehe Kapitel 12.3).

Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau, angefangene Sekunden werden auf- oder abgerundet.

11.2 Gleichmässigkeitsprüfungen (Regularities)

Die an den Gleichmässigkeitsprüfungen zu fahrenden Durchschnittsgeschwindigkeiten werden zusammen mit dem Zeitkontrollblatt jeweils zu Beginn einer Etappe abgegeben.

Bei einigen Gleichmässigkeitsprüfungen starten die Teilnehmenden selbständig. Der Start-Standort einer Gleichmässigkeitsprüfung ist üblicherweise im Roadbook aufgeführt und vor Ort mit einer gut sichtbaren Tafel signalisiert. Gestartet wird jeweils zu einer vollen Minute und die Startzeit muss von den Teilnehmenden selbständig auf dem Zeitkontrollblatt eingetragen werden. Bei Andrang ist nach Möglichkeit ein Startintervall von 1 Minute einzuhalten.

Innerhalb einer Gleichmässigkeitsprüfung kann die zu fahrende Durchschnittsgeschwindigkeit mehrmals wechseln. Die Wechsellpunkte sind auf dem Blatt entweder in Form von Kilometer-Angaben oder dann als markante Wegpunkte angegeben.

Bei den meisten Gleichmässigkeitsprüfungen ist das Ende nicht im Voraus bekannt. Kommt das Ende in Sichtweite (ein Funktionär steht mit gelber Leuchtweste am rechten Strassenrand), darf das Fahrzeug nicht mehr angehalten werden. Die Zeit wird gestoppt, wenn das Fahrzeug beim Ziel *astride*⁴ auf der imaginären Verbindungslinie der zwei Pylonen steht (siehe Kapitel 12.3).

Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau, angefangene Sekunden werden auf- oder abgerundet.

Am Ziel sollte theoretisch immer nur 1 Fahrzeug aufs Mal eintreffen. Sollte trotzdem ein zweites Fahrzeug eintreffen, so hält es mindestens 1 Meter hinter dem ersten Fahrzeug an. Die Zeit des zweiten Fahrzeuges wird dann gemessen, wenn dieses stillsteht.

11.3 Navigationsprüfungen (Navigation Tests)

Mit Hilfe der mitgelieferten Koordinatenangaben kann die zu fahrende Strecke auf den Kartenabschnitten eingezeichnet werden. Die Kartenausschnitte sind der Software [Swisstopo](#)⁵ entnommen, die unentgeltlich auf PC und Handy geladen und auch während der Rallye benutzt werden darf. **Diese Arbeiten sollten vor der Rallye durchgeführt werden** (siehe separate Anleitung *Karten-Navigation*).

Auf den abgegebenen Kartenausschnitten befindet sich ein QR-Code. Scannt man diesen ein, so erhält man den Kartenausschnitt auf das Handy und kann dort nach Belieben zoomen (ist auch während der Rallye gestattet).

Die angegebenen Koordinatenpunkte müssen in der vorgegebenen Reihenfolge und so exakt wie möglich angefahren werden (max. 2 Meter Abweichung). **Für das Fahren der Verbindungen zwischen zwei Koordinatenpunkten gilt Kapitel 7.**

Der Beginn einer Navigationsprüfung ist im Roadbook markiert, sie entspricht dem ersten angegebenen Koordinatenpunkt. Auch das Ende der Navigationsprüfung ist im Roadbook markiert, es entspricht dem letzten angegebenen Koordinatenpunkt.

Bei den schwierigeren Navigationsprüfungen besteht jeweils eine Umfahrungsmöglichkeit (mit entsprechenden Zeitstrafen).

Siehe auch das Beispiel in Kapitel 21.



12. Signalisationen

Start und Ziel einer Etappe werden gut sichtbar ausgeflaggt sein.

⁴ Vorderachse vor der imaginären Verbindungslinie, Hinterachse hinter der imaginären Verbindungslinie



⁵ <https://map.geo.admin.ch>

12.1 Durchgangskontrollen

Am Standort einer sichtbaren Durchgangskontrolle ist folgendes Schild zu sehen.		30 bis 50 Meter vorher <u>kann</u> die Durchgangskontrolle mit folgendem Schild angekündigt sein.	
geheime Durchgangskontrollen werden nicht markiert 😊			



Bitte vor der Anfahrt auf eine dieser Kontrollen die Geschwindigkeit angemessen reduzieren!

12.2 Zeitkontrollen / Start Sonderprüfungen

Am Standort einer Zeitkontrolle oder am Start einer Sonderprüfung ist folgendes Schild zu sehen.		30 bis 50 Meter vorher <u>kann</u> die Zeitkontrolle oder der Start einer Sonderprüfung mit folgendem Schild angekündigt sein.	
--	--	--	--

Bitte vor der Anfahrt auf eine dieser Kontrollen die Geschwindigkeit angemessen reduzieren!

12.3 Ziel Sonderprüfungen

Am Ziel einer Sonderprüfung ist folgendes mehr oder weniger frühzeitig erkennbare Schild zu sehen.		Das Ziel wird nicht vorher angekündigt, es ist aber gut erkennbar.	
Links und rechts der Strecke - ungefähr auf der Höhe der roten Tafel - steht je ein Pylon, welche durch eine imaginär vorhandene Linie verbunden sind (ca. 90° zur Fahrbahn).			
Bei allen Sonderprüfungen wird die Zeit gemessen, wenn das Fahrzeug auf der Verbindungslinie astride ⁶ zum Stillstand gekommen ist.			

Achtet bitte auf die Funktionäre, wir würden sie am Ende der Rallye gerne gesund verabschieden!

⁶ Vorderachse vor der imaginären Verbindungslinie, Hinterachse hinter der imaginären Verbindungslinie

13. Wertung

Gewertet wird grundsätzlich nach Zeit und jegliches 'Fehlverhalten' wird mit Zeitstrafen geahndet.

Das Teilnehmerpaar mit dem niedrigsten Zeitsaldo wird den 1. Platz erreichen. Bei Zeitgleichheit gewinnt das ältere Fahrzeug. Bei erneuter Gleichheit entscheidet das Resultat der letzten Sonderprüfung am ersten Tag auf der Schwägalp, bei erneutem Gleichstand das Resultat der ersten Sonderprüfung am zweiten Tag auf der Schwägalp.

Notfalls entscheidet das Los 😞.

14. Preise

- Gesamtwertung 1. bis 3. Rang
- Sântis-Trophy 1. bis 3. Rang⁷
- ...

15. Strafen

Thema	Strafzeit	Bemerkung
Verpassen der Startzeit am Morgen	1 Minute pro Minute	Max. 15 Minuten
Verspätung am Mittag oder am Abend	1 Minute pro Minute	Max. 15 Minuten
Verpassen einer Sonderprüfung	30 Minuten	
Verpassen einer bemannten oder unbemannten (geheimen) Durchgangskontrolle, falsches oder mehrfaches Anfahren einer bemannten oder unbemannten (geheimen) Durchgangskontrolle (DK-A bis DK-M)	15 Minuten	
Falsche oder fehlende Antwort auf einer Durchgangskontrolle mit Frage/Antwort (DK-1 bis DK-17)	5 Minuten	
Fahrprüfungen (Driving Tests): - Verschieben von Pylonen		

⁷ Alle Sonderprüfungen auf der Schwägalp (2)

<ul style="list-style-type: none"> - Pylonen von der falschen Seite umfahren - Auslassen oder mehrfaches Befahren von Abschnitten 	<p>1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Abschnitt</p>	<p>Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung</p>
<p>Gleichmässigkeitprüfungen (Regularities):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abweichung von der Sollzeit - Fehlerhaftes Anhalten (nicht <i>astride</i>⁸) - Anhalten vor dem Ende der Prüfung im Sichtbereich des Funktionärs - Zu später Start (mehr als 5 Minuten nach Abgabe Blatt) - Falsches oder mehrfaches Anfahren eines Streckenabschnittes 	<p>1 Sekunde pro Sekunde 1 Minute 1 Minute pro Halt 1 Minute 1 Minute pro Abschnitt</p>	<p>Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung</p>
<p>Schlauchprüfungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abweichung von der Sollzeit - Anhalten innerhalb der Prüfstrecke - Verschieben von Pylonen 	<p>1 Sek. pro 1/10 Sekunde 1 Minute pro Halt 1 Minute pro Pylon</p>	<p>Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung</p>
Andere Fehler	Im Ermessen der Rallye-Leitung	
Bonuszeiten bei Sonderprüfungen für Vorkriegsfahrzeuge	Im Ermessen der Rallye-Leitung	

Gegenseitige Pannenhilfe während der Etappen ist zwar nett, schützt aber nicht vor Zeitstrafen!

⁸ Vorderachse vor der Verbindungslinie, Hinterachse hinter der Verbindungslinie

16. Funktionäre

Die Rallye wird von mehreren 'Marshall-Teams' begleitet, welche primär an den Sonderprüfungen Zeiten messen, aber auch (versteckte) Durchgangskontrollen durchführen.

Funktion	Name	Telefonnummer
Leitung Rallye	Manuel Dubs	+41 (0)79 420 87 00
Team 1	Irene Dubs	079 484 20 30
	Barbara Kundert	076 570 31 25
Team 2	Ernst Baur	076 490 88 00
	Therese Baur	079 440 40 74
Team 3	Alfred Finsterwald	079 215 20 21
Team 4	Markus Steimer	079 336 91 45
	Manuela Rihs	079 633 20 37
Team 5	Jacques Steiner	079 430 45 90
	Margrit Steiner	079 565 99 18
Fotografen-Team	Werner Heim	079 292 79 17 werner@heim.ch
	Magda Heim	079 702 79 63
Garage Moser AG (Abschleppdienst)	Pikettdienst	052 320 01 15

17. Kommunikation während der Rallye

Während der Rallye wird eine **WhatsApp**-Gruppe mit allen Rallye-Teilnehmenden eingerichtet sein. (es werden keine anderen Kommunikationsdienste unterstützt). Auf diesem Weg werden allfällige kurzfristige Umleitungen oder andere Programmanpassungen angekündigt.

Bitte keine Individuelle Anfragen/Mitteilungen von Teilnehmern auf diesem Kanal absetzen, sondern ggf. immer direkt an die Rallye Leitung (Manuel Dubs 079 420 87 00).

18. Pannendienst

Während der Rallye steht an beiden Tagen **von 07:30 bis 17:00** Uhr der Abschleppdienst der [Garage Moser AG, Oberohringen](#) (Seuzach) auf Bereitschaft zur Verfügung.

Auf Wunsch des betroffenen Rallye-Teams bringt der Abschleppwagen einen Mietwagen an den Pannenort und nimmt das defekte Rallye-Fahrzeug mit nach Oberohringen. Dadurch kann die Rallye trotzdem weitergefahren werden. Dieser Transport ist im Nenngeld der Rallye inbegriffen. Der Mietwagen (Mittelklasse) wird zu branchenüblichen Konditionen abgerechnet (CHF 60.00 / Tag, inkl. 100 km, Mehrkilometer CHF 0.35 pro km), ebenso geht der Treibstoff des Mietwagens zu Lasten des Rallye-Teams.

Auf Wunsch kann die *Garage Moser AG* auf Kosten der Teilnehmenden eine Reparatur oder weitere Transporte nach Hause oder in die von den Teilnehmenden gewünschte Werkstatt organisieren.

Bei Bedarf bietet das Rallye-Team den Abschleppdienst selbst auf (Pikettnummer 052 320 01 15) und erwähnt den Bezug zu unserer Rallye (siehe auch nächstes Kapitel).

19. Ausfall eines Fahrzeugs

Sollte wider Erwarten ein Fahrzeug - aus welchen Gründen auch immer - ausfallen oder massiv in zeitlichen Rückstand geraten, muss die Rallye-Leitung möglichst rasch darüber informiert werden. Entweder über die Nummer **079 420 87 00** oder direkt via WhatsApp an **Manuel Dubs**.

20. Tipps für Neulinge und solche, dies es **nicht** bleiben wollen

Betrifft mehrheitlich die Funktion des Navigators

1. Wenn Du das Roadbook bekommst, lies es sorgfältig durch und markiere heikle Stellen mit Leuchtstift. Achte insbesondere auf sehr kurze Distanzangaben (zwischen 0.01 und 0.05, was 10 Metern, resp. 50 Metern entspricht), sonst ist der Fahrer real schon weiter als gewünscht und ihr müsst umkehren. Prüfe auch an jedem Seitenende des Roadbooks, wie gross die Distanz zum ersten Punkt auf der Folgeseite ist und markiere ggf. 'schnelles Umblättern'.
2. Zur administrativen Ausrüstung des Navigators ins Fahrzeug gehören mindestens: Harte Schreibunterlage A4 mit Klemmvorrichtung, wasserfestes Schreibzeug, welches nicht kleckert, einfriert oder abbricht, Leuchtstifte und bei mutmasslichen Karten-Navigationen eine Lupe.
Bei Abend-/Nachtrallyes: Taschenlampe, Leselampe oder besser Stirnlampe, welche den Fahrer nicht blendet (Innenbeleuchtung ungeeignet).
Halte ein 'Notfall-Schreibwerkzeug' an einem leicht zugänglichen Ort bereit, für den Fall, dass Dein 'Standard-Schreibwerkzeug' während einer Sonderprüfung in den Fussraum oder zwischen die Sitze fällt (es wird ...).
Nimm eine - je nach Ambitionen - zwei leicht zu bedienende Stoppuhren mit. Start-, Stopp- und Reset-Funktion reichen aus. Es macht Sinn, dass der Fahrer bei Sonderprüfungen ebenfalls eine Stoppuhr als Backup startet und diese entweder am Handgelenk oder um den Hals trägt. Digitale Uhren sind einfacher abzulesen als analoge. Optimalerweise haben die Uhren deutliche Druckwiderstände bei den Bedienungsknöpfen.
3. Wenn Du einen angegebenen Punkt im Roadbook passiert hast, so streiche ihn ab oder markiere ihn als 'gefahren'. Gewöhne Dir einen immer gleichbleibenden Ablauf ein, so dass Du jederzeit weisst, wo ihr gemäss Roadbook seid. In grossen Städten können zB. mehrere Kreisel hintereinanderkommen, wo man immer geradeaus fahren muss. Da verwechselt man gerne mal einen Kreisel ...
4. Die Kommunikation zwischen Fahrer und Beifahrer ist wichtig. Gib nach einem durchfahrenen Navigationspunkt immer zuerst die Distanz und erst dann die Aktion an.
Beispiel: *In 180 Meter Abzweigung, 90° links* oder: *In 3.4 km in der Gabelung rechts, Wegweiser XY*. Bei langen Distanzen sollte die Anweisung in Abhängigkeit der gefahrenen Geschwindigkeit kurz vor Navigationspunkt wiederholt werden, natürlich jetzt mit angepasster Distanz. So kann der Fahrer verkehrsgerecht verlangsamen und korrekt den Anweisungen folgen.

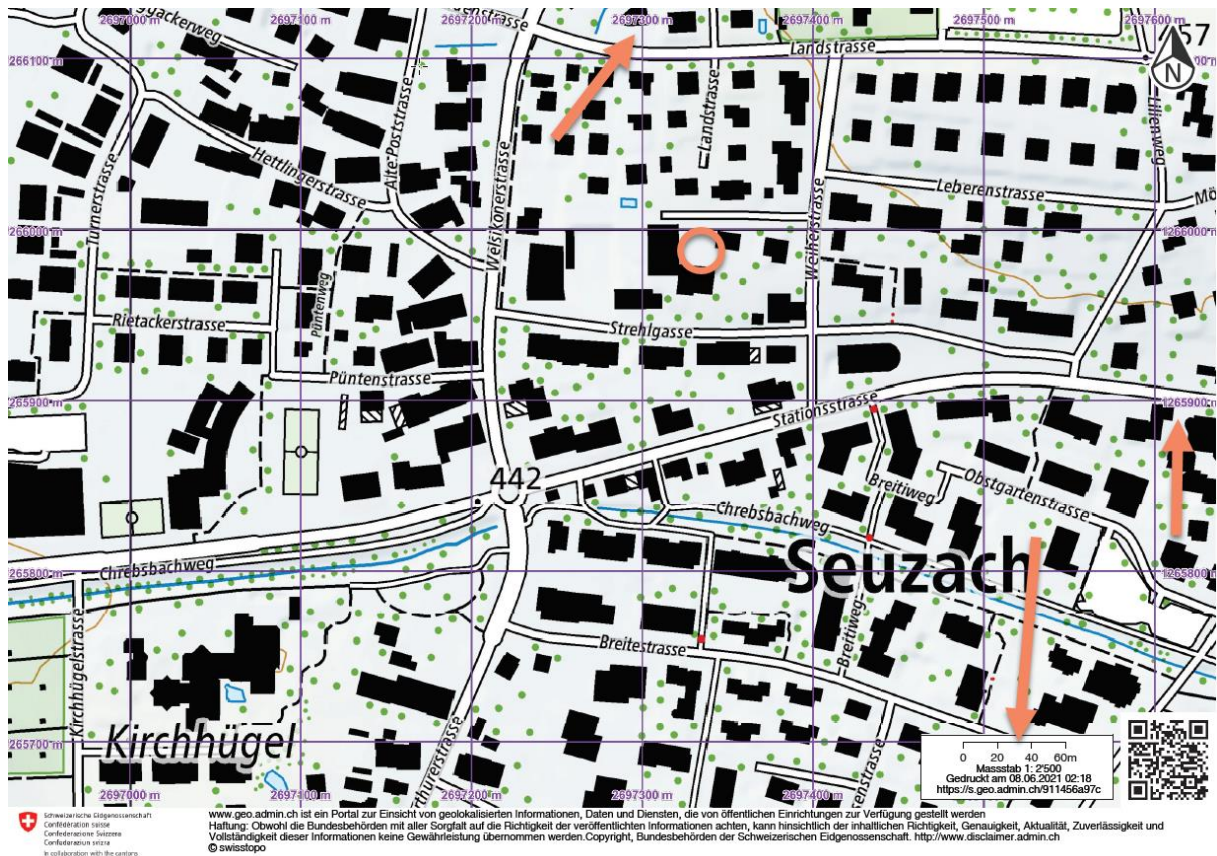
5. Nulle bei jedem angegebenen Punkt den *Kurzstreckenzähler* des Trip-Masters. Fahre nicht nach dem Tagesetappenzähler. Dieser dient lediglich dazu, die Übersicht zu behalten und kann/muss manchmal zwischendurch korrigiert werden (dazu muss man den Trip-Master kennen ...), insbesondere dann, wenn man sich einmal verfahren hat und umkehren muss.
6. Nutze exakte Ortsangaben im Roadbook zum genauen Nullen des Trip-Master (zB. bei Ortseingangstafeln langsamer fahren oder anhalten). Nicht selten kommt kurz danach eine trickreiche Abzweigung 😊!
7. Wenn Du bei einem angegebenen Punkt das Nullen vergessen hast, dann nicht mehr zu spät Nullen, sondern für die Navigation zum nächsten Punkt die letzte Distanz dazuzählen.
8. Fahre nie einem anderen Teilnehmer ungeprüft hinterher, denn er macht mindestens so viele Fehler wie Du. Vertraue Deinen eigenen Beobachtungen und Entscheidungen! Woher weisst Du, dass Dein Vordermann das gleiche Roadbook hat wie Du? Alles schon da gewesen!
9. Wenn Du Dich verfahren hast: An den letzten Dir sicher bekannten Punkt zurückfahren und neu versuchen.
10. Wenn Dir ein (1) Fahrzeug der gleichen Rallye entgegenkommt, so muss das nichts bedeuten. Vermutlich ist es ein Teilnehmer, der zum letzten ihm bekannten Punkt zurückfährt.
11. Wenn Dir mehrere Fahrzeuge der gleichen Rallye entgegenkommen, so muss das nichts bedeuten, solange Du auf dem Weg zum letzten Dir bekannten Punkt bist. Falls nicht, solltest Du jetzt die eigene Navigation überprüfen.
12. Wenn Dich das gleiche Rallye-Fahrzeug immer wieder überholt ohne dass Du ihn je überholt hast, so hat dieses Team keine Ahnung vom Navigieren (oder sie müssen häufig tanken).
13. Wenn Du nicht mehr weiterkommst (manchmal sieht man den Wald vor lauter Bäumen nicht mehr), fahre an den letzten Dir bekannten Punkt zurück und warte auf das nächste Rallye-Fahrzeug, dem Du Dich dann eine Weile anschliessen kannst. Wichtig ist jetzt zu wissen, ob Du nicht schon das letzte Fahrzeug der Rallye bist. Falls das nicht funktioniert, suche im Roadbook nach eindeutigen Ortsmerkmalen, die ggf. mit anderen Hilfsmitteln (zB. Karte) angefahren werden können. Dabei besteht die Gefahr, dass eine Durchgangskontrolle oder Sonderprüfung verpasst wird.
14. Prüfe Deinen Trip-Master regelmässig und merke Dir allfällige Abweichungen, die Du bei Gleichmässigkeitsprüfungen berücksichtigen musst.

15. Gleichmässigkeitsprüfungen werden in der Regel auf abgelegenen Strecken mit wenig Verkehr abgehalten. Trotzdem kann es zu Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer oder Tiere kommen. Das liegt in der Natur der Sache und die verlorene Zeit muss anschliessend im Rahmen der Strassenverkehrsordnung und den örtlichen Möglichkeiten kompensiert werden. Es gibt keine Gutschriften etc. für derart verlorene Zeiten.
16. Wenn das Ende, resp. die Distanz der Gleichmässigkeitsprüfung bekannt ist, kann nach dem Bekanntwerden der Durchschnittsgeschwindigkeit die erlaubte Zeit ausgerechnet werden. Dazu gibt es einfache Taschenrechner (oder Handy-Apps), welche das Ergebnis direkt in Minuten und Sekunden ausgeben. Meist ist das erst möglich, wenn man sich bereits auf der Strecke befindet. Es macht in diesem Fall Sinn, zu Beginn der Prüfung etwas schneller als die vorgegebene Durchschnittsgeschwindigkeit zu fahren. Der Fahrer merkt sich die zu fahrende Strecke so gut wie möglich, während der Beifahrer die erlaubte Zeit ausrechnet (das sollte inkl. Kontrollrechnung nicht mehr als 20 Sekunden dauern). Kommt man in die Nähe des Ziels, kann man die Geschwindigkeit ggf. verringern und so die übrig gebliebene Zeit kompensieren. Der Beifahrer sollte zuerst alle 5 Sekunden, kurz vor dem Ziel alle Sekunden die verbleibende Zeit bekannt geben, so dass man das Ziel sekundengenau passieren kann (in der Theorie funktioniert das gut). In Sichtweise des Ziels darf das Fahrzeug vor dem Überqueren der Ziellinie nicht mehr komplett angehalten werden! Selbstverständlich kann auch eine solche, eher einfach zu fahrende Gleichmässigkeitsprüfung mit Schnitttabelle und Stoppuhr gefahren werden.
17. Wenn das Ende, resp. die Distanz einer Gleichmässigkeitsprüfung nicht bekannt ist (sog. 'Hidden End'), sollte die jeweils vorgegebene Geschwindigkeit immer möglichst exakt eingehalten werden. Es kann Sinn machen, 1 bis 3 Sekunden der effektiven Zeit voraus zu sein, damit beim Erreichen des Ziels genügend Zeit bleibt, 'normal' abzubremsen und am richtigen Ort anzuhalten. Meistens wird die Zeit erst bei komplettem Stillstand des Fahrzeuges gemessen, manche Veranstalter messen jedoch bereits bei Sichtung des Fahrzeuges. Die angewendete Vorgehensweise wird aber üblicherweise bereits im Veranstaltungs-Reglement bekannt gegeben.
18. In Sichtweise des Ziels darf das Fahrzeug nicht mehr komplett angehalten werden, um ggf. Zeit zu kompensieren. Insbesondere vor Streckensituationen (zB. 180°-Kehren), wo die Durchschnittsgeschwindigkeit kaum zu halten ist, sollte etwas Zeitvorrat gesammelt werden. Nicht selten ist das Ziel der Prüfung unmittelbar nach einer solchen Situation positioniert.
19. Wie schon erwähnt, bekommst Du bei Gleichmässigkeitsprüfungen die zu fahrende(n) Durchschnittsgeschwindigkeit(en) meistens erst am Start selbst mitgeteilt, so dass für eine Vorbereitung kaum Zeit bleibt. Vergiss die Anwendung von irgendwelchen elektronischen Hilfsmitteln! Erstens sind diese verpönt/verboten und zweitens ist die Übungsanlage häufig so gewählt, dass ein Wechsel der Durchschnittsgeschwindigkeit erst während der Prüfung selbst angegeben ist (Tafel am Streckenrand oder eine markante Lokalität).

20. Schneide bei Gleichmässigkeitsprüfungen keine Kurven und lass die Antriebsachse nie durchdrehen, wenn daran die Sonde für den Trip-Master montiert ist.
21. Beachte, dass Trip-Master auf der Basis von GPS-Signalen in hügeligen Gebieten, 180°-Kehren und Tunnels nicht immer genau messen können (betrifft auch Apps auf dem Handy). Neuere Geräte sowie bessere Apps können nach Empfangsproblemen die 'verlorene' Strecke wieder kompensieren, dies aber ohne Berücksichtigung allfällig in dieser Zeit gefahrene Kurven.
22. Bei Gleichmässigkeitsprüfungen sollte das korrekte Navigieren gegenüber dem Einhalten der vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit immer Priorität haben. Im Notfall kann der Fahrer gemäss seinem Tachometer versuchen, die verlangten Durchschnittsgeschwindigkeiten einzuhalten. Die Strafzeiten für das Unter- oder Überschreiten der vorgegebenen Zeiten sind im Normalfall deutlich kleiner als das das Verpassen des Ziels oder von (geheimen) Durchgangskontrollen.
23. Das stressfreie Anwenden von Durchschnittstabellen und Stoppuhren sowie die Kommunikationspflogenheiten innerhalb des Teams sollten vor der Rallye geübt werden.
24. Falls Dir das Fahren nach Schnitttabellen ein Gräuel ist oder ihr es zu wenig könnt, dann fahrt nach Tacho und Gefühl, versucht aber wenigstens, die Schnittwechsel zu berücksichtigen. Konzentriert euch nur auf die Navigation.
25. Wenn ihr euch auf einer Gleichmässigkeitsprüfung verfahren habt, umkehren und Zeit aufholen müsst, ist die Chance gross, auf korrekt fahrende Rallye-Teilnehmer zu treffen. Es ist Usanz und ein Zeichen der Fairness, diese nicht abzudrängen oder zu schnellerem Fahren zu nötigen. Nach Möglichkeit lässt euch der Vordermann überholen.
26. Bei allen Messpunkten wird zwar der Funktionär das Resultat auf dem Zeitkontrollblatt eintragen, aber es liegt in Deiner Verantwortung zu prüfen, ob der Funktionär dasjenige Resultat aufgeschrieben hat, welches er zuvor angekündigt hat. Nachträgliche Beanstandungen sind schwierig zu begründen ...
27. Lest (vermeintliche) Fahrverbote genau! Der Veranstalter setzt jeweils alles daran, euch in die Irre zu führen. Häufig steht im 'Kleingedruckten' der Verbotstafel, dass eine Durchfahrt unter bestimmten Bedingungen doch gestattet ist und diese treffen dann meist zu!
28. Und zum Schluss: Tankt euer Fahrzeug auf, bevor ihr an den Rallye-Start geht und behaltet die Tankuhr während der Rallye stets im Auge. 😊

21. Einige Hinweise zu den Karten-Navigationen (nur 'sportliche Variante')

Für jede Karten-Navigation erhaltet ihr einige Tage vor dem Rallye-Start einen Kartenausschnitt, welcher ungefähr dem untenstehenden Muster entspricht:



Über den Planausschnitt könnt ihr beim Erstellen einer PDF-Datei jeweils ein Koordinatennetz mit einer Längen- und Breitenangabe darüberlegen lassen. Einen bestimmten Punkt innerhalb eines Koordinatenquadrates könnt ihr dann mit Hilfe des angegebenen Massstabes exakt bestimmen.

Im oben aufgeführten Beispiel ist der Koordinatenpunkt eines Parkplatzes in Seuzach (roter Kreis) mit der Position 2697.335 / 1265.985 angegeben (der Dezimalpunkt dient der besseren Lesbarkeit und hat sonst keine Bedeutung).

Pro Karten-Navigation erhaltet ihr mehrere Koordinatenpunkte, welche ihr entweder zwingend anfahren müsst oder nicht anfahren dürft. Danach gilt es, anhand dieser Koordinatenpunkte die kürzeste legal zu fahrende Verbindung zu finden. Der erste und der letzte angegebene Koordinatenpunkt ist jeweils auch im Roadbook aufgeführt.

Folgende Vorbereitungsarbeiten haben sich bewährt:

- a) Einzeichnen der angegebenen Koordinatenpunkte auf der mitgelieferten Übersichtskarte. Mit dem QR-Code auf dem Kartenausschnitt kann die Karte auf dem PC oder dem Handy direkt aufgerufen werden. Die verwendete Karte kann aber auch über diesen [Link](#)⁹ aufgerufen und dann nach dem Ausschnitt gesucht werden. Je nach Streckenlänge und Kartenmasstab können einzelne Kartenbereich vergrössert und so besser betrachtet werden (für die Bedienung dieser Software erhaltet ihr zusammen mit den Karten-Navigationen eine Anleitung).
- b) Den Bereich um die angegebenen Kartenpunkte vergrössern und den angegebenen Koordinatenpunkt auf dem gedruckten Kartenabschnitt korrekt einzeichnen.
- c) Jetzt die kürzesten legal zu befahrenden Verbindungen suchen und einzeichnen. In der Vorbereitungsphase dürft ihr alle möglichen Hilfsmittel verwenden.
- d) Geübte Navigatoren navigieren während der Rallye direkt ab der eingezeichneten Karte.
- e) Weniger geübte Navigatoren erstellen aus der gefundenen Strecke ein eigenes kleines Roadbook. Mit Hilfe vorhandener Softwarefunktionen können die einzelnen Teilstrecken auf der Karte auf den Meter genau herausgemessen werden.

Es ist nicht auszuschliessen, dass ihr auf der Rallye bei eurer eingezeichneten Route auf ein Fahrverbot stösst, welches auf der Karte nicht erkennbar war. In so einem Fall müsst ihr vor Ort die Strecke umplanen und eine andere Variante suchen. **Ihr dürft dann bis maximal zum zuletzt angefahrenen Koordinatenpunkt straflos zurückfahren.**

Ebenso ist nicht auszuschliessen, dass auf der Strecke einer Karten-Navigation eine Sonderprüfung stattfindet ...

22. Gültigkeit / Verbindungen

Dieses *Veranstaltungsreglement* ist integrierender Bestandteil der Anmeldung für diese Veranstaltung. Das Lesen und Akzeptieren dieser Bedingungen muss bei der Anmeldung auf der Homepage des Veranstalters zwingend mit *Ja* bestätigt werden, ansonsten die Teilnahme an dieser Veranstaltung nicht bestätigt wird.

⁹ <https://map.geo.admin.ch>