



Freitag, 13. September 2024 – Sonntag, 15. September 2024

Veranstaltungsreglement

Version 2 vom 12. Dezember 2024 / Manuel Dubs



Beltrona

BELMOT[®] SWISS
Die Markenversicherung für Ihren Oldtimer ...
www.belmot.ch

Oldtimer-Pneu.CH



Richnerstutz

zwischenuns.com



Inhalt

1.	Allgemeines	3
2.	Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung	3
3.	Ablauf und Streckengestaltung	3
4.	Rechtliches / Strassenverkehrsordnung	4
5.	Zeitkontrollblätter	4
6.	Roadbook	4
7.	Navigation	6
8.	Trip-Master / Trip-Master-App für Handy	8
9.	Zeitangaben / Zeitfenster	9
10.	Durchgangskontrollen (DK)	10
11.	Sonderprüfungen	10
11.1	Geschicklichkeitsprüfungen (Tests)	10
11.2	Gleichmässigkeitsprüfungen (Regularities)	11
11.3	Schlauchprüfungen	12
11.4	Navigationsprüfungen ohne Distanzangaben	12
11.5	Navigationsprüfungen mit Kompass	12
12.	Signalisationen	13
12.1	Durchgangskontrollen	13
12.2	Zeitkontrollen / Start Sonderprüfungen	13
12.3	Ziel Sonderprüfungen	14
13.	Wertung	15
14.	Preise	15
15.	Kommunikation während der Rallye	15
16.	Pannendienst	15
17.	Ausfall eines Fahrzeugs	15
18.	Strafen	16
19.	Tipps für Neulinge und solche, dies es nicht bleiben wollen	17
20.	Funktionäre	21



1. Allgemeines

Die Rallye **Pure Switzerland** ist eine Rallye, welche auf privater Basis von Freunden internationaler Langstrecken-Rallyes organisiert und durchgeführt wird. 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.

Die zwei Rallye-Tage sind in vier Halbtages-Etappen aufgeteilt und es werden pro Etappe eine bis zwei Sonderprüfungen gefahren.

2. Zugelassene Fahrzeuge und Ausrüstung

Zugelassen sind Fahrzeuge, welche vor dem 12.09.2004 in Verkehr gesetzt wurden, also mindestens 20 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.

Für die Gleichmässigkeitsprüfungen werden Schnitttabellen vom Veranstalter abgegeben, resp. können ab der Homepage des Veranstalters heruntergeladen werden. Ebenso wird allfällig benötigtes Kartenmaterial zur Verfügung gestellt, resp. kann im Internet gratis heruntergeladen werden. 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.

3. Ablauf und Streckengestaltung

Die zweitägige Rallye ist unterteilt in zwei Vormittags- und zwei Nachmittagsetappen. 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

¹ xunder Menschenverstand



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 Rekognoszierung 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.

Das Roadbook wird erst am Start der Rallye im Rahmen des Einschreibeprozesses 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 zudem jegliche Verantwortung bei Unfällen, Diebstählen oder anderer Schäden an Fahrzeugen und/oder Personen ab. Alle Versicherungen sind Sache der Teilnehmenden.

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

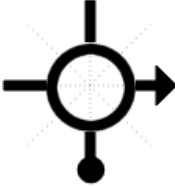


6. Roadbook

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 man sollte das Navigations-Symbol besonders genau betrachten.



Beispiel aus einem Roadbook:

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

Siehe auch weitere Informationen zu diesem Thema unter diesem [Link](#)²

² <https://www.beltrona.ch/rallyes/was-ist-eine-oldtimer-rally/navigation>

7. Navigation

Grundsätzlich wird gemäss Roadbook navigiert. Für einzelne Abschnitte erhalten die Teilnehmer zusammen mit dem Roadbook entsprechende Kartenausschnitte mit Koordinatenangaben, resp. können wenige Tage vor dem Start vom [Downloadbereich](#)³ der Rallye heruntergeladen werden (Ankündigung via Mail).

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 Kilometer tafeln 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 ... 😊

³ <https://www.beltrona.ch/rallyes/4.pure-switzerland/downloadbereich-fuer-rallye-teilnehmer-3>



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 Kreisels oder das mehrfache Befahren des gleichen Streckenabschnittes (allfällige Ausnahmen sind im Dokument *Karten-Navigtionen* explizit erwähnt). Mit entgegenkommendem Rallye-Verkehr ist zu rechnen (zB. bei der An-/Abfahrt zu einem Testgelände).

- 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, persönlich und nach langjähriger Erfahrung mit mehreren Modellen empfehle ich - wie auch viele Rallye-Veranstalter - den MONIT G-100+⁴. 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 auch 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, welche 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.



⁴ kann bei Bedarf via den Veranstalter bezogen (und - falls nötig – auch von ihm auch eingebaut) werden



Es gibt auch Rallye-Veranstalter, welche ihre Etappen mit nicht exakt eingestellten Trip-Mastern re-kognosziert 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 bemannt⁵ 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.

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 Sonderprüfungen muss von der verlangten Seite angefahren und darf nur 1-mal absolviert werden.

11.1 Geschicklichkeitsprüfungen (Tests)

Auf abgesperrten Parkplätzen können Geschicklichkeitsprüfungen stattfinden. Diese werden raschestmöglich gegen die Stoppuhr gefahren. Gleichzeitig müssen vorgegebene Hindernisse umfahren oder 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! Die Messung erfolgt auf die Sekunde genau.

Nach der Zieldurchfahrt muss angehalten werden, damit das Resultat auf dem Zeitkontroll- oder Resultatblatt eingetragen werden kann.

⁵ selbstverständlich sind auch weibliche Kontrollpersonen gemeint; 'befraut' tönt einfach etwas ungewohnt ...

11.2 Gleichmässigkeitprüfungen (Regularities)

Die an den Gleichmässigkeitprüfungen zu fahrenden Durchschnittsgeschwindigkeiten werden entweder zu Beginn jeder Halbetappe abgegeben oder sind am Start der jeweiligen Regularity angeschlagen. Der Start zu einer Regularity kann auf zwei Arten erfolgen:

- a) **Durch einen am Start anwesenden Funktionär:** Dieser schreibt die Startzeit (immer zu einer vollen Minute) auf das Zeitkontrollblatt und startet das Fahrzeug durch Hinunterzählen der Sekunden.
- b) **Selbststart durch das Team:** Dieses schreibt die Startzeit (immer zu einer vollen Minute) selbst auf sein Zeitkontrollblatt und ist für das zeitgerechte Losfahren verantwortlich.

Die für die Regularity nötigen Angaben erhalten die Teilnehmer entweder zu Beginn der jeweiligen Halbtagesetappe (zusammen mit dem Zeitkontrollblatt) oder die nötigen Angaben sind zu Beginn der Regularity gut sichtbar angeschlagen.

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

Bei den meisten Gleichmässigkeitprüfungen 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 *astride*⁶ auf der imaginären Verbindungslinie der zwei Pylonen steht (siehe Kapitel 12.3).

Es kann pro Regularity mehrere Zeitmesspunkte (Timing-Points) geben, bei welchen angehalten werden muss und die Zwischenzeit auf dem Zeitkontrollblatt eingetragen wird. Die dabei verloren gegangene Zeit muss aufgeholt werden.

Es kann pro Regularity auch Zeitmesspunkte (Timing-Points) geben, bei welchen nicht angehalten werden muss. In diesem Fall halten sich die Funktionäre versteckt

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.

Auf den ersten 500 Meter nach dem Start einer Gleichmässigkeitprüfung findet keine Zeitkontrolle statt.

Die für diese Prüfungen benötigten Schnitttabellen werden vom Veranstalter abgegeben.

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

Nach der Zieldurchfahrt muss angehalten werden, damit das Resultat auf dem Zeitkontrollblatt eingetragen werden kann.

11.3 Schlauchprüfungen

Bei einer Schlauchprüfung muss eine vorgegebene und meist überschaubare und/oder mit Pylonen markierte Strecke innert einer vorgegebenen Zeit befahren werden. Gestartet wird auf 5-4-3-2-1-los und manueller Stoppuhrbetätigung. Die Zeit wird manuell gemessen, sobald das dem Zeitnehmer näher fahrende Vorderrad die Ziellinie überfahren hat.

Die Messung erfolgt auf die Zehntelsekunde genau.

Nach der Zieldurchfahrt kann angehalten werden, das Resultat wird mündlich bekannt gegeben und nur auf dem Protokoll des Funktionärs eingetragen.

11.4 Navigationsprüfungen ohne Distanzangaben

Es kann Streckenabschnitte geben, bei denen im Roadbook keine Distanzen angegeben sind. Die zu fahrende Route, resp. die Abzweigungen sind textuell oder mit Bildern beschrieben. Diese Art der Navigation kann mit einer Gleichmässigkeitsprüfung verbunden sein.

11.5 Navigationsprüfungen mit Kompass

Im Roadbook werdet ihr an verschiedenen Stellen nach den Himmelsrichtungen navigieren müssen. Es ist deshalb von Vorteil, wenn man die sog. Wind- oder Kompassrose kennt und ggf. mit einem Kompass umgehen kann.

Nach den folgenden Himmelsrichtungen⁷ müsst ihr fahren, resp. abzweigen können:

N, NO, O, SO, S, SW, W, NW, N, plus 90°, minus 90°, plus 270°, minus 270°

Die Angaben im Roadbook entsprechen nur ungefähr (auf ca. 22.5° genau) der effektiven Richtung, sollten aber nie zu Missverständnissen führen.

Alle Winkelangaben beziehen sich auf die aktuelle Fahrtrichtung. *Plus 90°* bedeutet *rechts abbiegen* und ist gleichbedeutend mit *minus 270°*.

⁷ O (Osten) und E (East) sind gleichbedeutend, im Roadbook sind die deutschen Abkürzungen angegeben

Ihr könnt entweder – bei schönem Wetter – nach eurem Orientierungsgefühl fahren oder einen physikalischen Kompass kaufen (gibt es schon für weniger als CHF 5) oder dann auf eurem Handy eine der zahlreich verfügbaren Kompass-App installieren.



Wichtig zu wissen: Wenn ihr mit der Handy-App arbeitet, so müsst ihr die App starten, solange euer Fahrzeug noch in Bewegung ist, andernfalls wird evt. eine falsche Richtung angezeigt!

Empfohlen wird ein eigenständiger Kompass und nicht das Handy!

12. Signalisationen



Start und Ziel einer Etappe werden gut sichtbar ausgeflaggt sein.

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.	
--	---	--	---

<p>Bei einer Regularity mit <i>Selbststart</i> ist diese Tafel anzutreffen.</p>	 <p>Regularity Selbststart</p> <p>Trage deine Startzeit jetzt auf dein Zeitkontrollblatt ein</p> <p>Start immer zu einer vollen Minute</p>	
---	--	--

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

12.3 Ziel Sonderprüfungen

<p>Am Ziel einer Sonderprüfung ist folgendes mehr oder weniger frühzeitig erkennbare Schild zu sehen.</p>		<p>Das Ziel wird nicht vorher angekündigt, es ist aber gut erkennbar.</p>
<p>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).</p>		
<p>Bei Gleichmässigkeitsprüfungen wird die Zeit gemessen, wenn das Fahrzeug auf der Verbindungslinie astride⁸ zum Stillstand gekommen ist.</p>	<p>Bei Geschicklichkeits- und Schlauchprüfungen wird die Zeit gemessen, wenn das dem Zeitnehmer näher fahrende Vorderrad die Verbindungslinie überquert hat.</p>	

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

⁸ 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. Notfalls entscheidet das Los 😞.

14. Preise

- Gesamtwertung 1. bis 3. Rang

15. Kommunikation während der Rallye

Während der Rallye wird eine **WhatsApp**-Gruppe mit dem Namen **PCH-2024-Admin** eingerichtet sein (es werden keine anderen Kommunikationsdienste unterstützt). Auf diesem Weg werden allfällige kurzfristige Umleitungen oder andere Programmanpassungen angekündigt. In dieser Gruppe könnt ihr **keine Anfragen/Mitteilungen** absetzen, sondern ggf. immer direkt an die Rallye Leitung (Manuel Dubs 079 420 87 00).

Es wird eine weitere **WhatsApp-Gruppe** mit dem Namen **PCH-2024-Fotos** eingerichtet. Dort könnt ihr alles posten, was einen sinnvollen Zusammenhang mit der Rallye hat 😊.

16. Pannendienst

Wir haben keinen speziellen Pannendienst. Bei Bedarf müsst ihre selber den TCS oder eine ähnlich gelagerte Organisation anrufen.

17. 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**.

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



15. Strafen

Thema	Strafzeit	Bemerkung
Verpassen einer Start-/Ankunftszeit zu Beginn oder am Ende einer Etappe	1 Minute pro Minute	Max. 15 Minuten
Verpassen einer Sonderprüfung oder Durchgangskontrolle	30 Minuten	
Falsches oder mehrfaches Anfahren Durchgangskontrolle	15 Minuten	
Falsche oder fehlende Antwort auf einer Durchgangskontrolle mit Frage/Antwort	5 Minuten	
Geschicklichkeitsprüfungen: <ul style="list-style-type: none"> - Verschieben von Pylonen - Pylonen von der falschen Seite umfahren - Auslassen oder mehrfaches Befahren von Abschnitten 	1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Pylon 1 Minute pro Abschnitt	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Gleichmässigeprüfungen: <ul style="list-style-type: none"> - Abweichung von der Sollzeit - Fehlerhaftes Anhalten (nicht <i>astride</i>⁹) - Anhalten vor dem Ende der Prüfung im Sichtbereich des Funktionärs 	1 Sekunde pro Sekunde 1 Minute 1 Minute pro Halt	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Schlauchprüfungen: <ul style="list-style-type: none"> - Abweichung von der Sollzeit - Anhalten innerhalb der Prüfstrecke - Verschieben von Pylonen 	1 Sek. pro 1/10 Sekunde 1 Minute pro Halt 1 Minute pro Pylon	Max. 5 Minuten Strafe pro Prüfung
Andere Fehler	Im Ermessen der Rallye-Leitung	
Bonuszeiten für Vorkriegs-Fahrzeuge	Im Ermessen der Rallye-Leitung	

⁹ Vorderachse vor der Verbindungslinie, Hinterachse hinter der Verbindungslinie

19. Tipps für Neulinge und solche, die es **nicht** bleiben wollen

Betrifft mehrheitlich die Funktion des Navigators

1. Wenn Du das Roadbook vor der Rallye 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 (evt. 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 5 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. 😊

20. Funktionäre

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

Funktion	Name	Telefonnummer
Gesamtverantwortung / Unterkünfte / Mahlzeiten	Beppi Dillier	+41 (0)79 340 79 36
	Hampi Durrer	+41 (0)79 408 23 63
Rallye-Strecke / Prüfungen / Resultate	Manuel Dubs	+41 (0)79 420 87 00
Team 1		
Team 2		
Team 3		
Team 4		
Team 5 / Schlussfahrzeug	Manuel Dubs	+41 (0)79 420 87 00
	Irene Dubs	+41 (0)79 484 20 30
Pannendienst	TCS	140