

Grundausschreibung für Sporttouristische Orientierungsfahrten 2010



Interessengemeinschaft Orientierungssport

BOC Bayerische Ori.- Cup, **NOO** Nord-Ost-Oberfranken Pokal, **RPO** Regionalpokal Oberfranken

gültig ab: 1. Januar 2010

Inhaltsverzeichnis

1. **Veranstaltung**
 - 1.1. **Grundlagen und Ziele der Veranstaltung**
 - 1.2. **Streckenlänge und Organisationszeit**
2. **Veranstalter**
 - 2.1. **Genehmigung der Veranstaltung**
 - 2.2. **Versicherung des Veranstalters**
 - 2.3. **Einsatz eines Schiedsrichters oder Schiedsgerichtes**
3. **Veranstaltungsteilnehmer**
 - 3.1. **Wettbewerbsteilnehmer**
 - 3.2. **Mitfahrer**
 - 3.3. **Fahrzeugvorschriften und Überprüfungen**
 - 3.4. **Fahrvorschriften**
 - 3.5. **Wertungsklassen und Mannschaften**
 - 3.6. **Nennungen**
 - 3.7. **Haftungsausschluss**
4. **Auswertung**
 - 4.1. **Bordkarten**
 - 4.2. **Kontrollstellen**
 - 4.3. **Fehlerpunkte**
 - 4.4. **Auswertung**
 - 4.5. **Aushang**
 - 4.6. **Einsprüche und Einspruchsfristen**
5. **Aufgabenstellungen und deren Lösungen**
 - 5.1. **Begriffserklärungen**
 - 5.2. **Allgemeine Hinweise**
 - 5.3. **Kartenmaterial**
 - 5.4. **Aufgaben und Aufgabenteile**
 - 5.5. **Karten- und Straßenbenutzung**
 - 5.5.1. **Aufgabenstellung nach Karte**
 - 5.5.2. **Aufgabenstellung nach Natur**
 - 5.6. **Verhalten bei Unpassierbarkeiten, Kartenfehlern und Sperrungen**
 - 5.7. **Aufgabenstellungen**
 - 5.7.1. **Skizzen**
 - 5.7.1.1. **Punktskizze, Strichskizze und direkte Pfeilskizze**
 - 5.7.1.2. **Indirekte Pfeilskizze**
 - 5.7.1.3. **Pfeilkette**
 - 5.7.1.4. **Drehpunktskizze**
 - 5.7.1.4. **Drehschizze**
 - 5.7.1.6. **Streckenskizze**
 - 5.7.2. **Bordbuchzeichen (Chinesenzeichen)**
 - 5.7.3. **Fischgräte**
 - 5.7.4. **Streckenplan**
 - 5.7.5. **Straßenplan**
 - 5.7.6. **Fahrtrichtungsangaben**
 - 5.7.7. **Streckenbeschreibung**
 - 5.7.8. **Sprung**
 - 5.7.9. **Ermittlung von Punkten durch Richtungs-, Entfernungs- und Koordinatenangaben**

1. Veranstaltung

1.1. Grundlagen und Ziele der Veranstaltung

Die Veranstaltung ist, entsprechend den Vorgaben des DMSB-Automobilsporthandbuches, eine lizenzfreie sporttouristische Orientierungsfahrt, die nach den Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung (StVO), der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und den Auflagen der zuständigen Erlaubnisbehörde auszurichten ist.

Die Durchführung der Veranstaltung erfolgt ausschließlich nach dieser Grundausschreibung. Änderungen zu einzelnen Punkten aus Kapitel 1 bis 4 sind unzulässig. Änderungen und Ergänzungen zu Vorschriften des Kapitels 5 (Aufgabenstellungen) sind unter Einhaltung der dort angegebenen Voraussetzungen zulässig. Der Veranstalter hat die Veranstalterrichtlinien in der jeweils aktuellen Version zu beachten.

Die Veranstaltungsteilnehmer, Veranstalter und Schiedsrichter erkennen die geltenden Bestimmungen an und verpflichten sich, diese uneingeschränkt zu achten. Sie sind zu sportlich-fairem Verhalten verpflichtet und haben alles zu unterlassen, was der Ehrlichkeit des Wettbewerbs oder dem Ansehen des Motorsports schadet.

Verbindliche Auskunft über die Fahrt erteilt nur der Fahrtleiter. Anfragen von Teilnehmern vor der Veranstaltung sind in der Fahrerbesprechung zu beantworten, damit alle Teilnehmer die gleichen Informationen erhalten. Anfragen der Teilnehmer telefonisch während der Fahrt dürfen nicht beantwortet werden.

Die Veranstaltung dient dem Zweck, Kraftfahrer im aufmerksamen, rücksichtsvollen und sinnvollen Verhalten im Straßenverkehr zu schulen und das Orientieren im Straßenverkehr zu trainieren. Die Aufgabe besteht darin, unter Beachtung der StVO die nach den Fahrtunterlagen des Veranstalters vorgeschriebene Strecke innerhalb der vorgegebenen Organisationszeit zu lösen und abzufahren.

Mobilfunk, Computer, GPS Navigations- oder ähnliche Systeme dürfen während einer Orientierungsfahrt nicht benutzt werden. Ausnahme sind Handygespräche in Notfällen.

1.2. Streckenlänge und Organisationszeit

Die Vorgaben für einzuhaltende Maximalwerte von Streckenlängen, Organisationszeiten und Karenzzeit können in Rahmenausschreibungen von Serien vorgeschrieben werden. Das Verhältnis der Streckenlänge zur Organisationszeit darf je nach Streckenprofil und Aufgabenstellung bei maximal 50 km/h liegen.

Zusätzlich zur Organisationszeit muss eine Karenzzeit von **mindestens**

30 Minuten, bei einer Gesamtfahrtstrecke bis zu 100 km

60 Minuten, bei einer Gesamtfahrtstrecke über 100 km

gewährt werden. In den genannten Werten müssen Wegstrecken und Zeitbedarf für neutrale Strecken (siehe Punkt 5.1.) enthalten sein.

Die genaue Streckenlänge, die zur Verfügung stehende Organisationszeit, die Karenzzeit und die Pausenzeiten sind den Teilnehmern spätestens vor dem Start mitzuteilen. Eine Änderung des Zeitplanes während der Veranstaltung ist nur an, von den Teilnehmern zwingend anzufahrenden Kontrollstellen zulässig.

2. Veranstalter

2.1. Genehmigung der Veranstaltung

Der Veranstalter muss die Veranstaltung, entsprechend der rechtlichen Bestimmungen, von der zuständigen Erlaubnisbehörde genehmigen lassen. Die Teilnehmer haben das Recht, beim Veranstalter Einblick in die Genehmigungen zu nehmen.

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, alle durch höhere Gewalt oder aus Sicherheitsgründen oder von den Behörden angeordneten erforderlichen Änderungen vorzunehmen oder auch die Veranstaltung abzusagen, falls dies erforderlich ist, ohne irgendwelche Schadenersatzpflicht zu übernehmen.

2.2. Versicherung des Veranstalters

Der Veranstalter muss eine, durch die Verwaltungsvorschrift zu § 29 StVO vorgeschriebene Veranstalter-Haftpflichtversicherung abschließen. Der Versicherungsschutz muss dem Inhalt der Ausschreibung der Veranstaltung entsprechen.

2.3. Einsatz eines Schiedsrichters oder Schiedsgerichtes

Das Schiedsgericht besteht aus:

dem vom BOC gewählten Schiedsgerichtsvorsitzenden, oder dessen Vertreter, sowie 2 Schiedsrichtern,

die von den Teilnehmern vor jeder Veranstaltung gewählt werden und nicht dem Veranstalterclub angehören dürfen. Die 2 gewählten Schiedsrichter ergeben sich aus der höchsten Anzahl der erhaltenen Stimmen unter Berücksichtigung, dass sie aus unterschiedlichen Starterteams stammen. Sollte ein Schiedsrichter selbst betroffen sein, so rückt in diesem Fall ein unbeteiligter Nachfolger auf.

Alternative zu diesem Schiedsgericht kann vom Motorsportverband ein lizenziertes Sportkommissar eingesetzt werden. Dazu sind 2 Beisitzer von den Teilnehmern zu wählen.

Sie/Er haben/hat die Aufgabe, die Einhaltung der Grundausschreibung und der Durchführungsbestimmungen durch alle Beteiligte zu überwachen. Er entscheidet nach den Vorgaben des Dachverbandes über Einsprüche. Vor solchen Entscheidungen hat er beide Parteien anzuhören und kann darüber hinaus weitere Betroffene oder Beteiligte anhören. Sie/Er können/kann bei erkennbaren Verstößen gegen geltende Bestimmungen, bzw. von grobem, unsportlichem Verhalten Verwarnungen aussprechen und das Team aus der Wertung nehmen.

3. Veranstaltungsteilnehmer

3.1. Wettbewerbsteilnehmer

Fahrer und Beifahrer eines Fahrzeuges sind Wettbewerbsteilnehmer. Sie bilden ein Team. Die Fahrer müssen im Besitz eines gültigen Führerscheins für das eingesetzte Fahrzeug sein. Jugendliche im Alter unter 18 Jahren können Wettbewerbsteilnehmer sein, wenn spätestens bei der Anmeldung eine schriftliche Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters vorliegt. Jugendliche unter 12 Jahren dürfen Wettbewerbsteilnehmer sein, wenn der Veranstalter das ausschreibt und die dementsprechende Versicherung abschließt.

Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht gestattet.

3.2. Mitfahrer

Die Fahrzeuge dürfen nur mit Fahrer und Beifahrer besetzt sein. Jede weitere Person im Fahrzeug ist unzulässig.

3.3. Fahrzeugvorschriften und Überprüfungen

Es dürfen nur Kraftfahrzeuge eingesetzt werden, die in allen Punkten der StVZO entsprechen. Alle Änderungen am Fahrzeug müssen gemäß § 19 Abs. 2 der StVZO im Fahrzeugschein eingetragen sein oder es müssen entsprechende Konformitätserklärungen des Herstellers vorgelegt werden. Fahrzeuge mit Ausfuhrkennzeichen, Kurzzeitkennzeichen, Händlerkennzeichen oder ungültigen HU- oder AU- Nachweis, wenn dies für das Fahrzeug vorgeschrieben ist, werden nicht zum Start zugelassen.

Nimmt der Halter des eingesetzten Fahrzeuges nicht selbst an der Veranstaltung teil, so ist bei der Anmeldung vor dem Start ein Nachweis der Nutzungsberechtigung oder ein gültiger Mietvertrag vorzulegen.

Bei der Anmeldung bzw. vor dem Start werden überprüft:

- Führerschein des Fahrers
- Fahrzeugschein / Zulassungsbescheinigung Teil II und ggf. Nachweis der Nutzungsberechtigung
- Einverständniserklärung des gesetzlichen Vertreters bei Jugendlichen (Punkt 3.1. und 3.2.)

Fehlen vorzulegende Unterlagen, oder werden bei der Überprüfung Mängel festgestellt, die nicht bis zum Start des betreffenden Fahrzeuges behoben sind, wird keine Starterlaubnis erteilt. Bereits gezahltes Nenngeld verfällt in diesem Fall. Das Team nimmt nicht an der Veranstaltung teil.

3.4. Fahrvorschriften

Es ist die Pflicht aller Teilnehmer, die Bestimmungen der StVO unter allen Umständen einzuhalten und Rücksicht auf das Ruhe- und Erholungsbedürfnis der Bevölkerung zu nehmen. Das gilt besonders in geschlossenen Ortschaften. Jede überflüssige Lärmentwicklung ist zu vermeiden. Mit der Abgabe der Nennung erklären sich die Teilnehmer damit einverstanden, dass die Polizei dem Veranstalter solche Verstöße mitteilt. Diese Mitteilung kann durch Eintragung in die Bordkarte erfolgen. In diesem Fall haben die Teilnehmer dem Polizeibeamten die Bordkarte zur Eintragung vorzulegen.

3.5. Wertungsklassen und Mannschaften

Der Veranstalter **muss** die Teilnehmer in Wertungsklassen einstufen. Dabei sind Vorgaben aus Rahmenausschreibungen zu beachten. Sind Fahrer und Beifahrer eines Teams in unterschiedlichen Klassen eingestuft, so muss das Team in der höheren Klasse starten.

Der Veranstalter kann eine Mannschaftswertung ausschreiben. In der Veranstaltungsausschreibung oder in Rahmenausschreibungen werden Regelungen für die Zusammensetzung der Mannschaften vorgeschrieben. Die Mannschaftswertung gilt als eigenständige Wertungsklasse.

3.6. Nennungen

Die Teilnehmer müssen eine Nennung schriftlich an den Veranstalter richten, die von Fahrer und Beifahrer unterschrieben sein muss. Terminrechte telefonisch oder elektronisch übermittelte Nennungen sind schriftlich bei der Anmeldung am Veranstaltungstag nachzureichen. Fristen für die Abgabe der Nennungen sind in der Veranstaltungsausschreibung festzulegen.

Der Veranstalter hat das Recht, Nennungen entsprechend den Vorgaben des Dachverbandes abzulehnen.

3.7. Haftungsausschluss

Die Teilnehmer nehmen auf eigene Gefahr an der Veranstaltung teil. Sie tragen die alleinige zivil- und strafrechtliche Verantwortung für alle von ihnen oder dem von ihnen benutzten Fahrzeug verursachten Schäden.

Ein Haftungsausschluss muss spätestens mit der Anmeldung am Veranstaltungstag vereinbart werden und bedarf der Schriftform und der Unterschrift der Teilnehmer. Er wird mit Abgabe vor dem Start allen Beteiligten gegenüber wirksam. Er gilt für Ansprüche aus jeglichem Rechtsgrund, insbesondere sowohl für Schadenersatzansprüche aus vertraglicher als auch außervertraglicher Haftung und auch für Ansprüche aus unerlaubter Handlung.

4. Auswertung

4.1. Bordkarten

Jedes Team führt eine oder mehrere Bordkarten. Für die richtigen fortlaufenden Eintragungen in die Bordkarten sind die Teilnehmer verantwortlich. Korrekturen und Änderungen dürfen nur durch einen Sportwart oder Schiedsrichter erfolgen und sind mit Namenszug zu bestätigen.

Bleistifteintragen, Retuschierungen und Korrekturen durch die Teilnehmer gelten als Manipulation. Einträge, die keinem Kontrollstellensymbol entsprechen gelten als Falscheintrag.

Die Bordkarte ist sofort an der Ziel –ZK abzugeben.

4.2. Kontrollstellen

Die Einhaltung der Fahrtstrecke wird durch folgende Kontrollstellen überwacht:

- Ziel- / Zeitkontrolle (ZK), eine besonders gekennzeichnete, mit einem Sportwart besetzte Kontrollstelle am Ziel der Veranstaltung oder eines Veranstaltungsabschnittes, an der die Einhaltung der Organisationszeit bescheinigt wird. Die genaue Lage dieser Kontrollstelle muss mit Darstellung in einer Karte oder einem Kartenausschnitt bekannt gegeben werden und muss zwingend angefahren werden.
- Durchfahrtskontrollen (DK), besonders gekennzeichnete, mit einem Sportwart besetzte Kontrollstellen. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt durch Bescheinigung des Sportwarts (z.B. Stempel) in der Bordkarte. Die genaue Lage dieser Kontrollstellen muss mit Darstellung in einer Karte oder einem Kartenausschnitt bekannt gegeben werden und muss zwingend angefahren werden..
- Stempelkontrollen (SK), besonders gekennzeichnete, in der Regel mit einem Sportwart besetzte Kontrollstellen, bei unbesetzten SK muss eine entsprechende Selbst-Stempel-Einrichtung vorhanden sein. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt durch Bescheinigung des Sportwarts (z.B. Stempel), bzw. durch Selbsteintrag des Stempels in der Bordkarte. Diese Kontrollstellen können sich an jedem Punkt der Strecke befinden.
- Wendekontrollen (WK), mit einem Sportwart besetzte Stempelkontrollen an denen schriftliche Zusatzanweisungen zum Wenden und Wiederaufnehmen der Idealstrecke ausgegeben werden (z.B. bei kurzfristigen Sperrungen).

- Nummernkontrollen (NK), unbesetzte Kontrollstellen, die durch Tafeln (mindestens 20 x 30 cm, bzw. 25 x 25 cm) mit erkennbaren Buchstaben, einem Symbol oder max. 2 Ziffern gekennzeichnet sind. Der Nachweis der Anfahrt erfolgt seitens der Teilnehmer durch Eintragung dieser Werte in das nächste freie Feld der Bordkarte. Diese Kontrollstellen können sich an jedem Punkt der Strecke befinden.

Alle Kontrollstellen befinden sich immer rechts der Fahrbahn. Ausnahmen an ORI – Ecken (siehe Punkt 5.1.) sind erlaubt, wenn die Kontrollstelle eindeutig einem einzelnen Weg zugeordnet ist. Muster der Kontrollstellentafeln sind am Startort aufzustellen.

Alle Kontrollstellen sind deutlich sichtbar anzubringen, müssen spätestens 15 Minuten vor der Ideal-durchfahrtszeit des ersten Fahrzeuges aufgebaut sein und dürfen frühestens 60 Minuten nach Idealdurchfahrtszeit des letzten Fahrzeuges abgebaut werden.

Unbesetzte Wendekontrollen und Negativkontrollen sind nicht erlaubt. Negativkontrollen sind Kontrollstellen, die während der gesamten Veranstaltung von keiner Wettbewerbsklasse benötigt werden.

4.3. Fehlerpunkte

Auslassen der Zielkontrolle	Wertungsverlust
Überschreiten von Organisationszeit plus Gesamtkarenzzeit	Wertungsverlust
Verlust einer Bordkarte	Wertungsverlust
Manipulation der Bordkarte	Wertungsausschluss
Unsportlichkeit gem. Punkt 2.3.	Wertungsausschluss
Polizeiliche Eintragung in einer Bordkarte lt. Punkt 3.4.	Wertungsausschluss
Benutzung von Mobilfunk, Computer, GPS, Navigations- oder ähnliche Systeme	Wertungsausschluss
Auslassen einer DK oder Strecken-Zeitkontrolle	100 Fehlerpunkte
Auslassen einer Kontrollstelle (SK, NK)	10 Fehlerpunkte
Vor- oder Nachholen einer Kontrollstelle (DK, SK, NK)	10 Fehlerpunkte
Jedes freigelassene Feld zwischen zwei Eintragungen / Falscheintrag	10 Fehlerpunkte
Je Minute Unter- oder Überschreitung der Gesamtorganisationszeit	1 Fehlerpunkt

4.4 Auswertung

Für die Auswertung sind nur die Bordkarten im Vergleich mit den veröffentlichten Idealbordkarten maßgebend. Die Teilnehmer haben im Ziel das Recht der Einsichtnahme in ihre ausgewerteten Bordkarten.

Gewertet wird nach Fehlerpunkten. Sieger ist das Team mit der geringsten Fehlerpunktsomme.

Bei Punktgleichheit können Sonderaufgaben gestellt werden. Ort, Art und Wertung müssen exakt beschrieben werden. Sie müssen ohne Hilfe Dritter lösbar sein und inhaltlich mit Problemen des Orientierungssports, der StVO oder der Führung eines Kraftfahrzeuges unmittelbar verbunden sein. Sollte als Sonderaufgabe eine GLP. ausgewählt werden, welche kürzer ist als 30 min. ist und Diese gleich am Anfang der Veranstaltung gefahren wird, so sind die Fahrtunterlagen mindestens 15 Minuten vor dem Start auszugeben.

Eine Mannschaft wird gewertet, wenn mindestens zwei Teams dieser Mannschaft das Ziel in Wertung erreicht haben. Es werden die Ergebnisse der zwei besten Teams addiert. Bei Punktgleichheit mehrerer Mannschaften entscheidet das bessere Resultat des 3. Teams über die Platzierung.

4.5. Aushang

Die Idealstrecke und die Idealbordkarten sind frühestens nach Abgabe der Bordkarte des letzten Teilnehmers der jeweiligen Wertungsklasse im Ziellokal zu veröffentlichen. Ebenfalls sind vom Schiedsrichter bzw. Schiedsgericht bestätigte Ergebnislisten je Wertungsklasse zu veröffentlichen.

Der Zeitpunkt der Veröffentlichung im Aushang muss für jedes Dokument ersichtlich sein.

4.6. Einsprüche und Einspruchsfristen

Einsprüche müssen dem Fahrtleiter bei gleichzeitiger Zahlung einer Kautions, in Höhe von 50,00 €, formlos, schriftlich eingereicht werden. Jeder Einspruch muss den Namen des Einspruchsführers, die Startnummer des Teams, den konkreten Sachverhalt des Vorfalls und den Zeitpunkt der Abgabe enthalten und darf nur einen Vorfall betreffen.

Sammeleinsprüche, Einsprüche gegen die angegebene Streckenlänge und die Zeitmessung, Einsprüche gegen Entscheidungen des Schiedsrichters bzw. des Schiedsgerichts und Folgeeinsprüche dazu sind nicht zulässig. Berufungen sind nur möglich, wenn die Vorgaben des Dachverbandes dies erlauben.

Es gelten folgende Einspruchsfristen:

- Einsprüche gegen die Aufgabenstellung bis 30 Minuten nach Aushang von Idealstrecke und Idealbordkarte.
- Einsprüche gegen die Auswertung bis 30 Minuten nach Aushang der betreffenden Ergebnisliste..

Die Einspruchsfristen können mit Einverständnis aller anwesenden Teilnehmer und des Schiedsrichters bzw. des Schiedsgerichts im Einzelfall für beendet erklärt werden.

Wird dem Einspruch stattgegeben, so wird die Kautions zurückgezahlt, ansonsten fällt sie dem BOC zu.

Wird einem Einspruch gegen die Aufgabenstellung oder die Idealstrecke im Aushang stattgegeben, so wird der entsprechende Streckenabschnitt neutralisiert. Sind die Aufgabenstellungen regelgerecht dargestellt, die Kontrollstellen waren aufgestellt und nur die Idealbordkarte war fehlerhaft erstellt, so wird die Korrektur der Idealbordkarte zugelassen. In beiden Fällen wird die Einspruchsfrist nicht verlängert.

5. Aufgabenstellungen und deren Lösungen

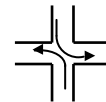
5.1. Begriffserklärungen

IDEALSTRECKE

Die Idealstrecke ist die Strecke, die sich aus der richtigen Lösung der Aufgaben ergibt.

GEGENLÄUFIGES LINKSABBIEGEN (AMERIKANISCHES ABBIEGEN)

Linksabbiegen an Kreuzungen, wo bereits die bisher befahrene Idealstrecke aus der Gegenrichtung kommend nach links abbiegt.



ORI - ECKE

Seitliche Fahrbucht oder Einmündung mit Gabelung in überschaubarem Bereich bis zu ca. 50 m.



FEHLERTOLERANZ

Durch Fehler der Messinstrumente und mögliche Kopierverzerrungen können beim Ausmessen und / oder Übertragen von Punkten Fehler entstehen. Um diese Fehler einzugrenzen wird eine Fehlertoleranz von ± 1 mm zugelassen. Das bedeutet, dass ein Punkt, der in diesem Toleranzbereich neben einer Straße, Kreuzung oder Einmündung ermittelt wird, auf dieser liegend anzusehen ist.

KREUZEN

Mit Kreuzen ist die Überquerung der bereits befahrenen Idealstrecke gemeint, unabhängig davon, ob die Kreuzung in gleicher Ebene (niveaugleich) oder durch Brücken oder Unterführungen auf unterschiedlichem Niveau erfolgt.

KÜRZESTER WEG

Der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten kann nur auf der vorgeschriebenen Karte oder dargestellten Skizze ermittelt werden. Die gemessenen Strecken müssen einen Längenunterschied von mindestens 2 mm haben, sofern sich der kürzeste Weg nicht aus der geometrischen Form ergibt, ansonsten sind vom Veranstalter unbedingt Zusatzangaben vorzugeben.

NEUTRALE STRECKE

Neutrale Strecken entstehen bei Umfahrungen gemäß Punkt 5.6. oder durch Aufgabenstellung (z.B. Überführungsetappe zur Anfahrt eines neuen Startpunktes). Neutrale Strecken gehören nicht zur Idealstrecke und gelten für die weitere Aufgabenstellung als nicht befahren. Es besteht freie Streckenwahl, wobei möglichst auf kürzestem Weg zu fahren ist. Während der Fahrt auf Neutralen Strecken sind Kontrollstellen nicht zu beachten.

SPIEGELUNG

Spiegelung ist die seitenverkehrte Darstellung von Skizzen oder Symbolen. Die Spiegelung muss eindeutig erkennbar sein, vorhandene Beschriftungen sind ebenfalls gespiegelt darzustellen.

SYMBOLE

Kartografische oder andere Symbole können in den Aufgabenstellungen verwendet werden, wenn sie erläutert werden. Stilisierte Darstellungen von Verkehrszeichen müssen nicht erklärt werden.

ÜBERLAPPUNG

Eine Überlappung liegt vor, wenn bei der Fahrt zum Endpunkt einer Aufgabe oder eines Aufgabenteils bereits über den Anfangspunkt der folgenden Aufgabe bzw. des folgenden Aufgabenteils hinausgefahren wurde. Eine Überlappung ist nur bei Aufgabenstellungen nach vorgeschriebener Karte möglich. Sie muss mindestens 2 mm auf dieser Karte betragen.

5.2. Allgemeine Hinweise

Die Aufgabenstellungen erfolgen ausschließlich nach den in diesem Kapitel 5 vorgeschriebenen Regeln. Änderungen oder Ergänzungen dazu müssen in den Durchführungsbestimmungen oder Aufgabenstellungen angegeben werden. Werden andere Aufgaben gestellt, als im Punkt 5.7. angegeben, so sind diese in den Durchführungsbestimmungen mit Beispiel zu erläutern. Alle Formulierungen in Durchführungsbestimmungen und Aufgaben müssen eindeutig in möglichst kurzen Sätzen erfolgen.

Aus den in Punkt 5.7. vorgegebenen Aufgaben sollten für Anfänger / Neueinsteiger nur folgende Aufgaben verwendet werden: einfache Skizzen ohne Pfeilkette, Bordbuchzeichen ggf. mit Zusatzanweisungen, Fahrtrichtungsangaben ohne Azimut und MRZ und Streckenbeschreibungen nach Natur

Für den Verlauf der gesamten Veranstaltung gilt die Idealstrecke als gedachte „Einbahnstraße“. Wenden, Rückwärtsfahren und Fahren in Gegenrichtung sind zur Lösung der Aufgaben nicht vorgesehen. Gegenläufiges Linksabbiegen an Kreuzungen zur bereits ermittelten / befahrenen Idealstrecke, stellt ein Fahren in Gegenrichtung dar. Wird diese Regelung aufgehoben muss das in den Durchführungsbestimmungen bekannt gegeben werden.

Das Kreuzen ist erlaubt. Wird das Kreuzen verboten, so muss der Veranstalter angeben, ob dies auch bei unterschiedlichem Niveau gilt.

Durch Verkehrszeichen gesperrte Straßen und Wege müssen in der Karte kenntlich gemacht werden und dürfen nicht befahren werden, sofern nicht der Veranstalter in den Durchführungsbestimmungen Ausnahmegenehmigungen bekannt gibt. Der Sperrung durch Verkehrszeichen gleichgestellt ist eine amtliche Beschilderung als verkehrsberuhigte Zone (Spielstraße) oder die Beschilderung als Privat- oder Betriebsgelände. Fahrbahnbegrenzungen (Durchgehende Seitenrandmarkierungen der Fahrbahn) gelten im Gegensatz zur Fahrstreifenbegrenzung (Mittellinie /oder zwischen Richtungsspuren) nicht als Sperrung.

Für die Aufgabenlösung sind Schreibutensilien (z.B. Kugel- oder Faserschreiber), eine Schreibunterlage, Folie oder Transparentpapier, Folienstifte und Lineal oder ein Dreieck ausreichend. Weitere erforderliche Hilfsmittel sind in der Ausschreibung anzugeben. Die Benutzung von Computern, Handys, Navigationsgeräten, GPS und sonstiger technischer und Medienhilfen ist untersagt.

5.3. Kartenmaterial

Das für die Veranstaltung benötigte Kartenmaterial wird vom Veranstalter als Original oder Kopie allen Teilnehmern zur Verfügung gestellt. Für jede Karte bzw. jeden Kartenausschnitt ist der Maßstab anzugeben. Der Maßstab sollte maximal 1:100 000 betragen.

Retuschen im Kartenmaterial sind zulässig, um

- Standorte von Kontrollstellen, Orientierungspunkte o. ä. zu kennzeichnen,
 - Straßen und Wege, die in der Originalkarte nicht vorhanden sind einzuzeichnen oder
 - Straßen und Wege, die nicht (mehr) vorhanden sind oder die nicht befahren werden sollen, zu tilgen
- Durch das Hinzufügen von Straßen dürfen keine Kartenfehler geschaffen werden.

Die zu befahrenden Straßen und Wege müssen sich durchgängig im Darstellungsbereich der Übersichtskarten befinden, müssen in dieser aber nicht dargestellt sein.

5.4. Aufgaben und Aufgabenteile

In einem Bordbuch werden die Aufgaben zusammengestellt, die zwischen Start und Ziel zu lösen sind. Aufgaben müssen durch den Veranstalter in der Aufgabenstellung eindeutig beschrieben werden. Es ist nicht gestattet, an einer besetzten SK zusätzliche Aufgaben auszugeben. Eine oder mehrere Aufgaben können in Fahraufträgen zusammengefasst werden. Die Fahraufträge sind dann in der zu lösenden Reihenfolge zu nummerieren. Die Aufgaben sind zusammengehörend zu formulieren und eindeutig mit den Begriffen aus Punkt 5.7. zu benennen. Anfangs- und Endpunkte von Fahraufträgen müssen in Karten oder Kartenausschnitten angegeben sein. Das kann entfallen, wenn sich Anfang und Ende aus einer vorgegebenen Reihenfolge der Aufgaben / Aufgabenteile ergeben. In Fahraufträgen angegebene Bedingungen und Festlegungen gelten innerhalb dieser Fahraufträge zwischen Anfangs- und Endpunkt.

Die Aufgaben können beliebige Aufgabenteile (Pfeile, Punkte, Striche, Bordbuchzeichen usw.) enthalten. Die Aufgabenteile können mit Buchstaben benannt oder mit Zahlen nummeriert werden. Wird in der Aufgabenstellung eine Reihenfolge vorgeschrieben, dürfen diese Aufgabenteile nur einmal in der vorgeschriebenen Reihenfolge angefahren werden. Ausnahme: der Veranstalter schreibt es in seiner Durchführungsbestimmung anders vor.

Zwischen den Aufgaben und Aufgabenteilen ist immer der kürzeste, unter Beachtung der im Punkt 5.2., sowie in Durchführungsbestimmungen und Fahraufträgen genannten Bedingungen erlaubte Weg nach vorgeschriebener Karte / Kartenausschnitt zu fahren. Wird die Übersichtskarte zur Lösung oder zur Überführung zwischen den Aufgaben benötigt, muss dies in den Durchführungsbestimmungen bekannt gegeben werden.

5.5. Karten- und Straßenbenutzung

5.5.1. Aufgabenstellung nach Karte

Es muss eine Karte zur Verwendung angegeben werden (1 : 25 000 oder 1 :50 000 usw.).

Es dürfen durchgehende einlinig und doppellinig dargestellte Straßen und Wege befahren werden (muss in den Durchführungsbestimmungen bekannt gegeben werden). Topographische Eindrücke in Karten und kleine, drucktechnisch bedingte Unterbrechungen von Straßenlinien mit weniger als 2 mm stellen keine Unterbrechung von Straßen und Wegen dar. Die Lösung ergibt eine zu befahrende Idealstrecke auf der Karte.

5.5.2. Aufgabenstellung nach Natur

Sind Aufgabenstellungen nach Natur zu lösen, so muss das angegeben werden und es müssen Anfangs-, Endpunkte und gegebenenfalls weitere Hilfspunkte in Karten oder Kartenausschnitten angegeben sein. Bei diesen Aufgaben gibt es keine Überlappungen. Die Lösung ergibt eine gefahrene Idealstrecke.

Werden in Aufgabenstellungen nach Natur einzelne im Verlauf der Strecke zu passierende Kreuzungen oder Einmündungen nicht erwähnt, so ist

- auf der vorfahrtberechtigten Straße zu verbleiben
- bei gleichrangigen Straßen oder bei Anfahrt aus untergeordneten Straßen geradeaus weiterzufahren.

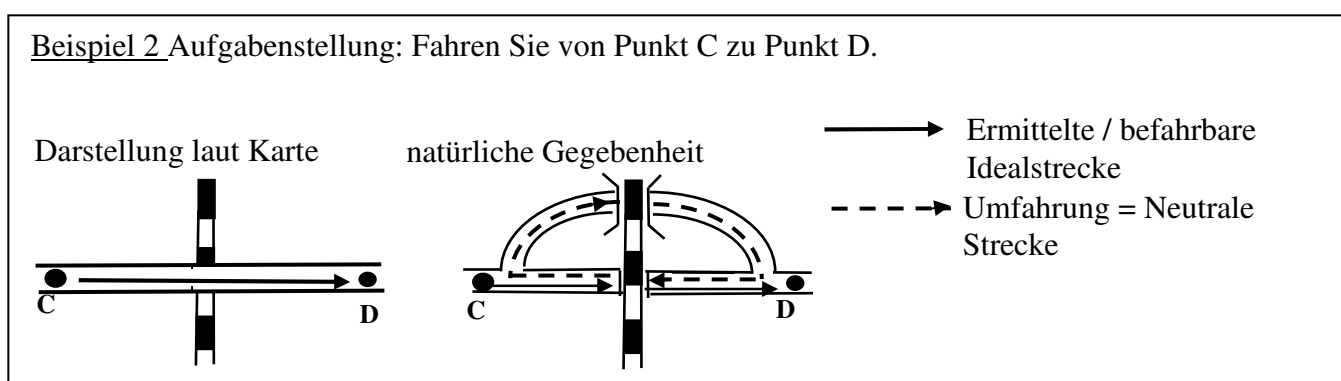
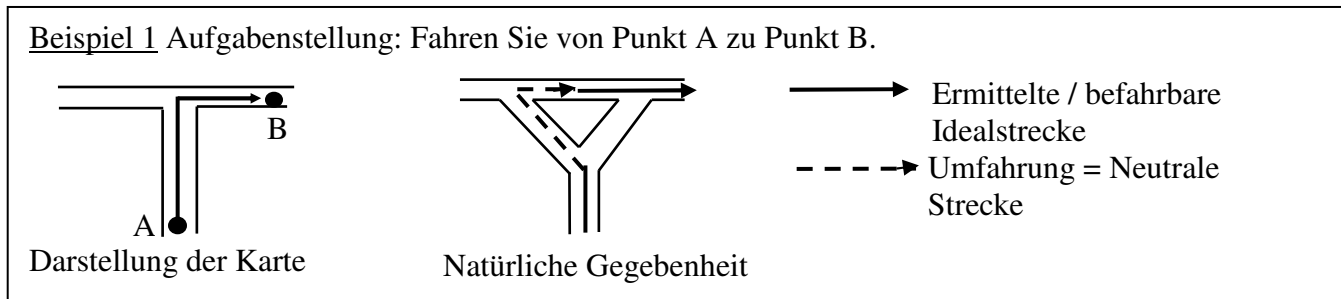
Bei Aufgabenstellungen nach Natur gelten alle Straßen und Wege, die eindeutig nach STVO befahrbar sind und erkennbar sind, als benutzbar. Bei der symbolischen Darstellung (z.B. Bordbuchzeichen und Fischgräten) sind unbefestigte Straßenverläufe gestrichelt darzustellen.

Aufgaben nach Natur dürfen nur bei Tageslicht gefahren werden.

5.6. Verhalten bei Unpassierbarkeiten, Kartenfehlern und Sperrungen

Ein Kartenfehler bzw. eine Unpassierbarkeit liegt vor, wenn ein Teil der zu befahrenden Idealstrecke in der Natur nicht vorhanden ist bzw. durch ein Hindernis (z.B. Zaun, Poller o.ä.) versperrt ist. Eine Sperrung liegt vor, wenn die auf der Karte ermittelte Idealstrecke durch Verkehrszeichen (siehe Punkt 5.2.), Baustellen, Polizei oder Feuerwehr gesperrt ist.

In allen Fällen ist es eine Unpassierbarkeit. Die in der Karte ermittelte Idealstrecke ist in der vorgesehenen Fahrtrichtung so weit wie möglich zu befahren. Die Umfahrung des fehlenden / nicht befahrbaren Streckenabschnitts beginnt unmittelbar am Beginn der Unpassierbarkeit, muss nach vorgeschriebener Karte oder Natur erfolgen und die Idealstrecke ist unmittelbar nach der Unpassierbarkeit wieder aufzunehmen (Ende der Umfahrung). Wenden und Fahren in Gegenrichtung ist dabei erlaubt. Die Umfahrung gilt als neutrale Strecke (siehe Punkt 5.1.).



5.7. Aufgabenstellungen

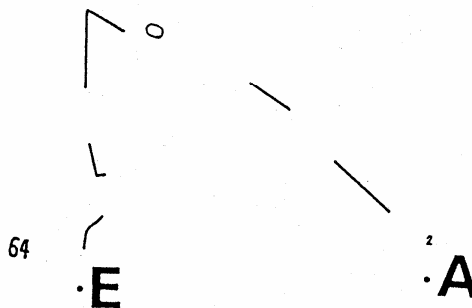
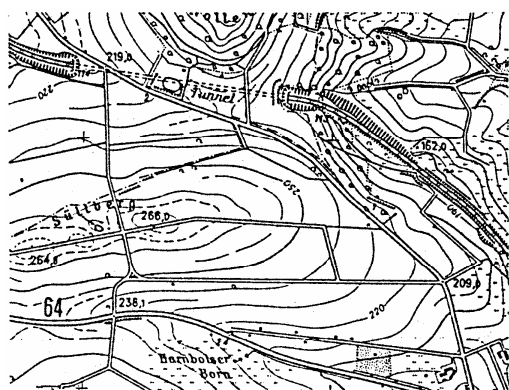
5.7.1. Skizzen

5.7.1.1. Punktskizze, Strichskizze und direkte Pfeilskizze

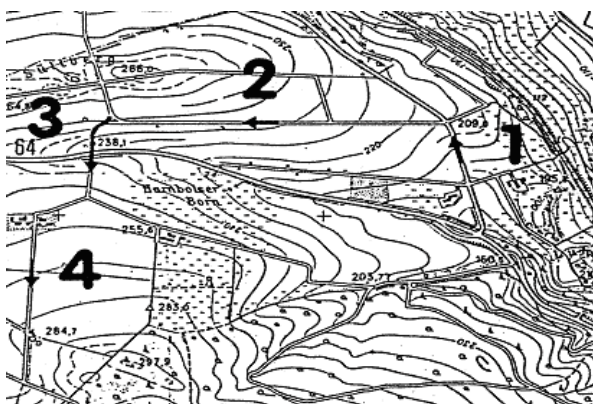
Skizzen werden in Form von durchgehenden Strichen (Strichskizzen), Pfeilen (Pfeilskizzen) oder Punkten (Punktskizzen) dargestellt. Sie können in Kartenausschnitten dargestellt sein oder durch Übertragen in Karten ermittelt werden. Striche legen die Fahrtstrecke, Pfeile darüber hinaus auch die Fahrtrichtung verbindlich fest. Das Befahren von Pfeilen entgegen der Pfeilrichtung ist zur Lösung nicht vorgesehen.

Punkte, sowie Anfang und Ende von Strichen und Pfeilen der direkten Pfeilskizze müssen auf Straßen und Wegen der vorgeschriebenen Karte liegen. Striche und Pfeile können in ihrem Verlauf auch neben der Straße/dem Weg liegen, wenn die Karte Fehler aufweist, neue Straßen gebaut sind, über Parkplätze gefahren wird etc. Striche und Pfeile gelten als angefahren, wenn sie einmal durchgehend in ganzer Länge befahren wurden. Zur Einhaltung der kürzesten Strecke können Aufgabenteile, welche erst später anzufahren sind teilweise befahren werden.

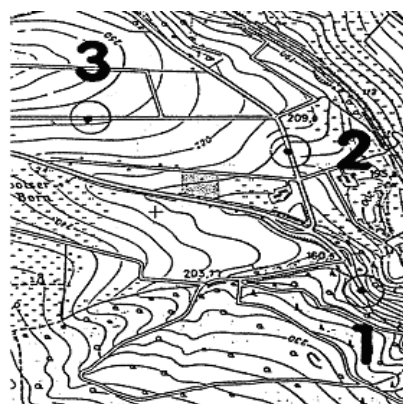
Beispiele: Strichskizze



Direkte Pfeilskizze



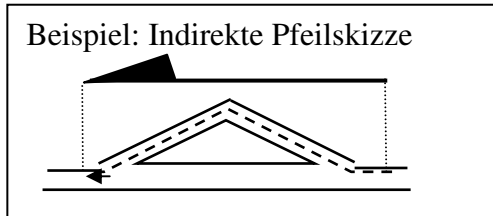
Punktskizze



5.7.1.2. Indirekte Pfeilskizze

Bei indirekten Pfeilskizzen haben die Pfeile nur eine einseitige (halbe) Pfeilspitze. Sie werden in voller

Länge neben einer Straße oder Weg in einer Karte oder einem Kartenausschnitt dargestellt. Die zu befahrende Wegstrecke ergibt sich durch die Schnittpunkte gedachter Linien an Pfeilbeginn und Pfeilspitze (jeweils im rechten Winkel zum Pfeil) mit der Straße, die sich an der Seite des Pfeils ohne Spitze befindet. Im Verlauf des Pfeils sind die Straßen und Wege zu befahren, die sich am nächsten zum Pfeil befinden. Indirekte Pfeile sperren die Straßen und Wege über denen sie liegen, solange sie nicht in der Reihenfolge der Aufgaben in voller Länge gefahren wurden. Ansonsten gelten die gleichen Regeln wie bei direkten Pfeilskizzen.

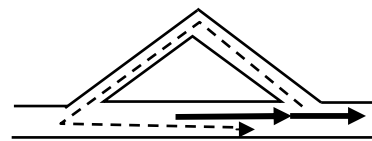


5.7.1.3. Pfeilkette

Eine Pfeilkette besteht aus mindestens 2 direkten Pfeilskizzen, die auf der Karte / dem Kartenausschnitt ineinander übergehen. Der Beginn jedes Folgepfeils befindet sich definitionsgemäß um 2 mm vor dem Ende des vorhergehenden Pfeils, so dass an jedem Übergang von einem zum anderen Pfeil eine Überlappung von 2 mm vorliegt. Es ergibt sich eine direkte Pfeilskizze mit Überlappung zwischen den Pfeilen.

Beispiel Pfeilkette

Nach passieren des ersten Pfeils ist in diesem Fall über die gestrichelte Linie der 2. Pfeil anzufahren.



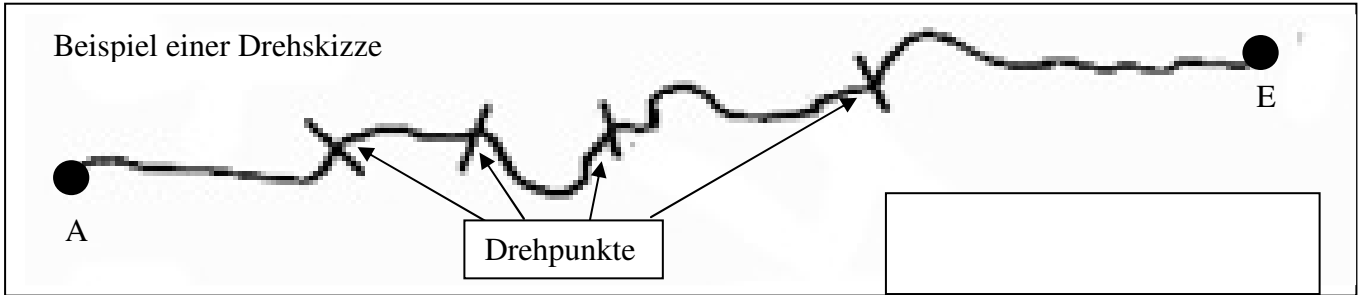
5.7.1.4. Drehpunktsskizze

Hierbei handelt es sich um eine besondere Darstellung von Skizzen aus Punkt 5.7.1.1. Durch eine Anleghilfe muss ersichtlich sein, wo ihr Anfang liegt. Nun wird um den Drehpunkt solange gedreht, bis das nächste Symbol mit einer Straße auf der Karte identisch ist. Bei mehrfachen Übereinstimmungen müssen Zusatzangaben zur eindeutigen Zuordnung gegeben werden. Nach dem Übertragen aller Darstellungen, ergibt sich auf der Karte eine Skizze entsprechend Punkt 5.7.1.1.



5.7.1.5. Drehskizze

Die Idealstrecke wird durch eine fortlaufende Darstellung der zu befahrenden Straße dargestellt. Durch Anlegehilfen bzw. Darstellung in Kartenausschnitten muss der Anfangspunkt (A) ersichtlich sein. An mit Querstrichen gekennzeichneten Stellen (Drehpunkte) ist die Skizze so zu drehen, bis die dem Drehpunkt folgende Streckendarstellung mit einem Straßenverlauf der Karte übereinstimmt.



5.7.1.6. Streckenskizze

Die Streckenskizze stellt innerhalb einer Abbildung die zu befahrende Strecke dar, wobei alle durchgehend dargestellten Straßen und Wege auf kürzestem Gesamtweg mindestens einmal befahren werden müssen, ohne die dargestellte Skizze zu verlassen. Sind in einer Streckenskizze zusätzliche Aufgabenteile (Punkte, Striche oder Pfeile) anzufahren, so hat der kürzeste Weg zwischen diesen Aufgabenteilen den Vorrang gegenüber dem kürzesten Gesamtweg.

5.7.2. Bordbuchzeichen (Chinesenzeichen)

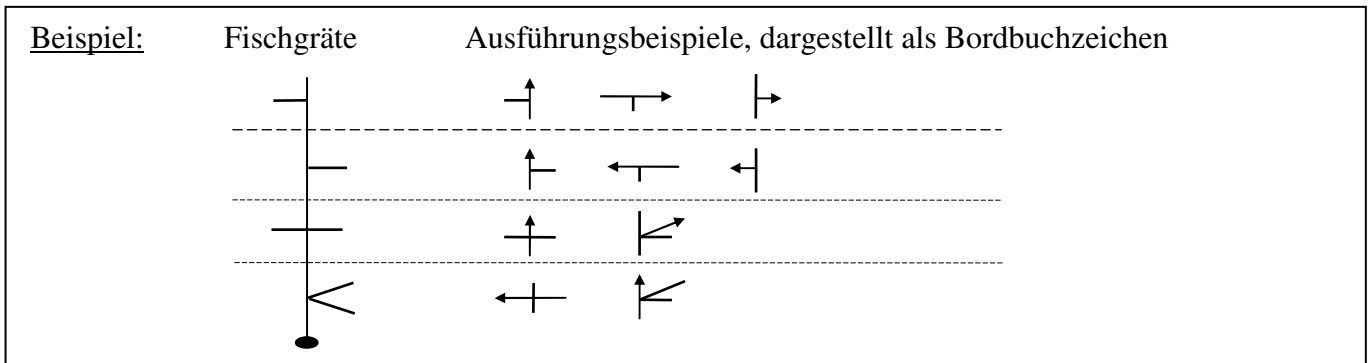
Es werden Wegbeschreibungen (z.B. Kreuzungen, Einmündungen oder Ortsschilder) als Symbole dargestellt. Der Punkt (Anfang des Symbols) stellt den Standpunkt des Betrachters dar, der Pfeil (Ende des Symbols) die weitere Fahrtrichtung. Fehlt der Punkt, so ist der Anfang unten. Es ist der kürzeste dargestellte Weg zu benutzen.

<p>Darstellungen, die nach Karte und nach Natur gleich sind:</p> <p>↑ — Fahre an einer Einmündung von rechts geradeaus.</p> <p>↙ — Fahre an einer Gabelung nach links.</p> <p>→ — Fahre aus einer Einmündung nach rechts auf eine Straße auf.</p>	<p>Bei Darstellung nach Natur sind auch folgende Darstellungen möglich:</p> <p> -> Biege nach rechts in eine(n) unbefestigte(n) Straße oder Weg ein.</p> <p>←+• Fahre an einer Kreuzung geradeaus. Die nach rechts führende Straße ist eine Sackgasse.</p> <p>↑⊞ Fahre geradeaus, rechts befindet sich eine Grundstückseinfahrt.</p>
---	---

5.7.3. Fischgräte

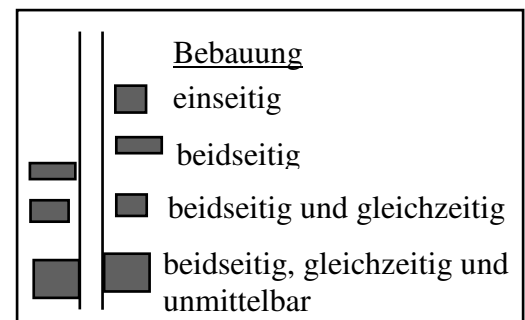
Die Idealstrecke wird als durchgehende Linie dargestellt. Alle Straßen und Wege, die nicht befahren wer-

den dürfen, sind als Abzweige dargestellt. Der Punkt (Anfang) stellt den Standpunkt des Betrachters dar, das Ende ist das andere Ende der Linie. Andernfalls muss die zu befahrende Richtung eindeutig angegeben sein. Im Gegensatz zu Bordbuchzeichen fehlt der Pfeil.



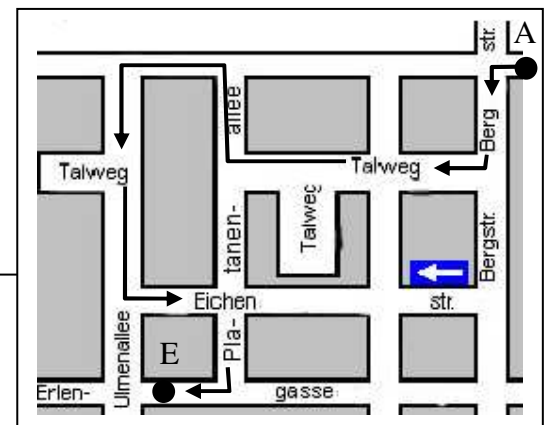
5.7.4. Streckenplan

Bei dieser Aufgabenstellung gilt es, nach geltender Karte die Orte in der genannten Reihenfolge zu passieren. Nicht genannte Orte dürfen nicht passiert werden. Ein Ort wird passiert, wenn laut vorgeschriebener Karte beidseitig, gleichzeitig und unmittelbar Bebauung vorhanden ist. Es ist verboten, das Ortsschild für das Anfahren eines Ortes zu werten, weil die Standorte dieser Schilder nicht in Karten dargestellt sind.



5.7.5. Straßenplan

Bei dieser Aufgabenstellung gilt es, nach geltender Karte namentlich aufgeführte Straßen in der angegebenen Reihenfolge auf kürzestem Weg anzufahren und zu befahren. Eine Straße gilt als befahren, wenn auf diese Straße aufgebogen wurde. Wird eine Straße gekreuzt, gilt sie noch nicht als befahren. Nicht genannte Straßen dürfen jederzeit befahren werden.



Beispiel:

A (Anfang) - Bergstr. - Talweg - Ulmenallee - Eichenstr. - Platanenallee - E (Ende)

5.7.6. Fahrtrichtungsangaben

Fahrtrichtungsangaben geben die einzuschlagende Fahrtrichtung an Kreuzungen und Abzweigen an. Folgende Fahrtrichtungsangaben und Abkürzungen sind möglich:

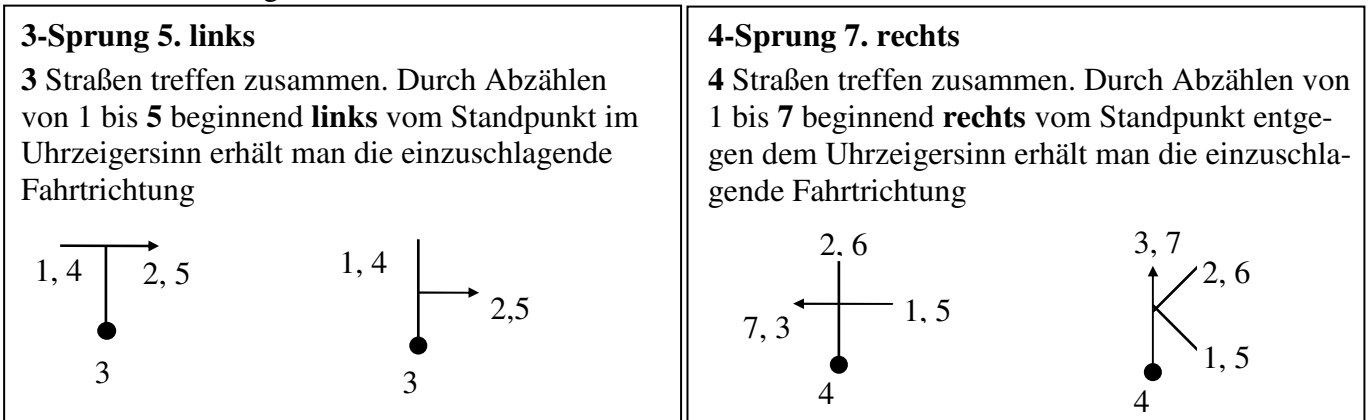
Rechts	(R)
Links	(L)
Geradeaus	(G)
Azimutangaben (AZ)	360-er Teilung rechtslaufend; 0 = Norden
Marschrichtungszahl (MRZ)	60-er Teilung rechtslaufend ; 0 = Norden
Himmelsrichtungen	N=Norden; O=Osten; S=Süden; W = Westen

5.7.7. Streckenbeschreibung

Die Streckenführung wird durch einen fortlaufenden, eindeutig erklärenden Text oder eine tabellarische Auflistung von eindeutigen Angaben vorgeschrieben.

5.7.7. Sprung

Eine Kreuzung oder Einmündung wird durch die Zahl der zusammentreffenden Straßen und Wege (einschließlich der Anfahrtrichtung) beschrieben. Die einzuschlagende Fahrtrichtung wird durch Abzählen der Straßen und Wege ermittelt.



5.7.8. Ermittlung von Punkten durch Richtungs-, Entfernungs- und Koordinatenangaben

Die Lage von Orientierungspunkten in Karten kann durch folgende Angaben bestimmt werden:

- Richtungsangaben
- Entfernungsangaben
- Koordinatenangaben

Um einen Punkt eindeutig bestimmen zu können, sind mindestens zwei Angaben notwendig. In allen Fällen sind ein oder zwei eindeutige Bezugspunkte anzugeben, von / zu denen die Ermittlung der Punkte erfolgen soll. Solche Bezugspunkte können sein:

- Kirchen (Schnittpunkt des dargestellten Kreuzes)
- Höhenpunkte
- Gitterlinienkreuze
- benannte Bezugspunkte in der Karte oder Skizze

Die Maßzahlangaben müssen eindeutig messbar sein. Die Angabe von Bruchteilen der kleinsten messbaren Einheit ist nicht zulässig. Um Mess- und Kopierfehler zu kompensieren wird bei auszumessenden Punkten eine Fehlertoleranz von ± 1 mm (siehe Punkt 3) zugelassen. Die Bezugspunkte müssen sich auf der gleichen Karte wie der zu ermittelnde Punkt befinden.

Richtungsangaben

Als Richtungsangaben können auftreten:

- Azimutangaben (AZ) 360-er Teilung rechtslaufend; 0=Norden
- Marschrichtungszahl (MRZ) 60-er Teilung rechtslaufend ; 0=Norden

Eine Richtungsangabe kann in Verbindung mit einer Entfernungsangabe erfolgen, oder es werden zwei Richtungsangaben von zwei unterschiedlichen Bezugspunkten vorgegeben. In letzterem Fall ergibt sich der OP am Schnittpunkt der beiden Richtungsgeraden.

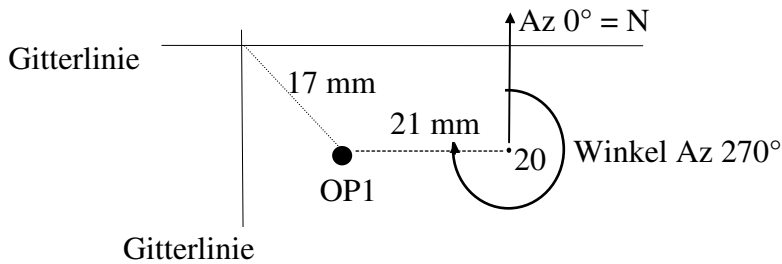
Entfernungsangaben

Die Angabe der Entfernung eines OP von einem Bezugspunkt erfolgt in mm auf der vorgeschriebenen Karte. Andere Maßeinheiten müssen ausdrücklich angegeben werden. Eine Entfernungsangabe kann in

Verbindung mit einer Richtungsangabe erfolgen, oder es sind zwei Entfernungsangaben von unterschiedlichen Bezugspunkten notwendig. In letzterem Fall ist eine Zusatzangabe notwendig, wenn sich beide entstehenden Schnittpunkte auf benutzbaren Straßen oder Wegen der vorgegebenen Karte befinden (z.B. nördlicher Schnittpunkt).

Beispiel einer Aufgabenstellung:

OP1 liegt von Höhe 20 in Richtung Az 270° 21 mm entfernt oder
 OP1 liegt von Höhe 20 in Richtung Az 270°
 und vom Gitterlinienkreuz 17 mm entfernt (östlicher Schnittpunkt).

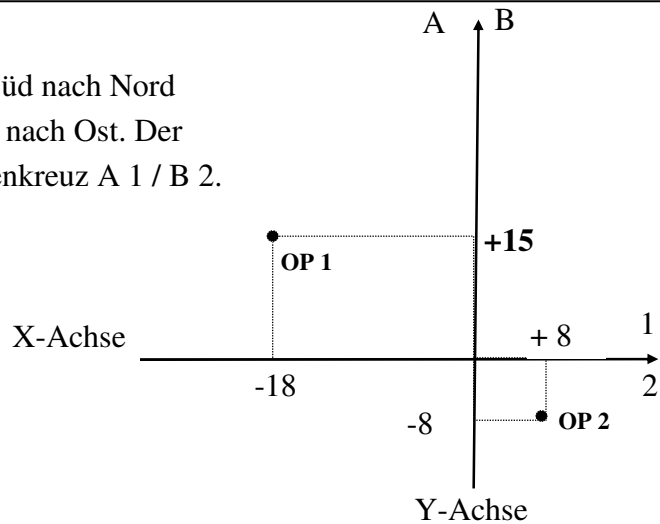


Koordinatensystem

Diese Angaben beziehen sich auf ein rechtwinkeliges Koordinatensystem. Der Verlauf der Achsen und die Lage des Koordinatenursprungs (Nullpunkt) müssen eindeutig definiert sein. Die Angabe des Verlaufs einer Achse in der Form „von ... nach ...“, deutet die Richtung vom niedrigen zum höheren Wert. Koordinatenangaben erfolgen in mm und beziehen sich auf die vorgeschriebene Karte. Die in der Karte ermittelten Punkte sind anschließend als Punktskizze zu betrachten.

Beispiel

Die Y-Achse verläuft von Süd nach Nord
 Und die X-Achse von West nach Ost. Der
 Nullpunkt ist das Gitterlinienkreuz A 1 / B 2.
 OP1 X= -18 Y = 15
 OP2 X= 8 Y = -8



Auf den Kartenhintergrund wird zwecks besserer Darstellung verzichtet.