

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



<http://www.bvdm.de>

Ori - Workshop 2004 der BVDM - Tourentrophy

Hiermit begrüßen wir Euch zum Ori-Workshop 2004. Unser heutiges Ziel ist es, Euch einige Grundlagen des Orientierungsfahrens anhand einiger klassischer Orientierungsaufgaben näherzubringen. Wir haben dazu 3 verschiedene Fahraufgaben zur Ausarbeitung vorbereitet, wie sie auch bei den meisten Orientierungsfahrten der BVDM - Tourentrophy zum Einsatz kommen. Diese Aufgaben wollen wir gemeinsam in kleinen Gruppen mit jeweils einem „Profi“ erarbeiten und die erarbeitete Strecke zur Kontrolle abfahren. Hier folgen nun erste Erläuterungen der einzelnen Aufgaben, damit Ihr einen ersten Eindruck der auf Euch zukommenden Aufgaben erhaltet:

Teil 1, Die Pfeilskizze:

Ihr habt für den ersten Teil der heutigen Ausfahrt eine Pfeilskizze erhalten. Diese Pfeilskizzen basieren meist auf einer topographischen Karte Maßstab 1 : 50.000. In die Wege, die auf dieser Karte eingezeichnet sind, wurden Richtungspfeile eingezeichnet. Die Aufgabe besteht nun darin, ab dem Start immer den kürzesten, **möglichen**, Weg von der Spitze eines Pfeils bis zum Ende des darauffolgenden Pfeils zu finden und zu befahren. Als Straße ist jeder eingezeichnete Weg definiert, welcher mit 2 parallel laufenden Linien, also doppelt gestrichen, eingezeichnet ist. Per Definition ist es jedem Veranstalter jedoch auch erlaubt, einfach gestrichene Wege zu nutzen. **In unserem Beispiel hier ist das nicht der Fall.** Den kürzesten Weg zu nutzen heißt, daß man auf jeden Fall alle möglichen Wege begutachten sollt und ggf. bei Unklarheiten über die Länge einer Strecke von einem Pfeil zum anderen auch einmal ein wenig messen muß.

Es gibt hier einige grundlegende Regeln zu beachten/ Änderungen seitens des Veranstalters würden am Start mitgeteilt werden:

Man darf einen Pfeil jeweils nur **einmal in Pfeilrichtung ganz** durchfahren. Es ist jedoch zulässig, einen Pfeil teilweise in Fahrtrichtung oder Gegenrichtung zu durchfahren. Dies ist dann wichtig, wenn man z. B. Auf einen Pfeil zukommt, diesen jedoch irgendwo in der Mitte trifft. Dieser Pfeil gilt dann als noch nicht durchfahren und man muß erst einmal versuchen, an das Ende des Pfeils zu kommen. Auf diesem Weg stellt man häufig fest, daß dann ein weiterer Pfeil eher zu durchfahren ist, als der ursprünglich anvisierte. In unserem Beispiel passiert das z.B. in der Ortslage Ritzenhaufe. Der Pfeil bei Hilgersbrücke liegt plötzlich näher am Pfeil von Peddenpohl als der bei Ritzenhaufe, da dieser erst mal nur teilweise durchfahren wird und sein Ende an völlig anderer Stelle ist.

Manchmal kann ein Pfeil sein Ende ganz versteckt in einer Seitenstraße haben. In diesem Fall ist so zu fahren, daß man diese Ende anfährt. Dies kann einen Umweg oder das Wenden bedeuten. Gewendet darf aber in keinem Fall einfach auf der Straße werden, es muß in der Karte eine durch Straßen definierte Möglichkeit geben. Einen solchen Haken am Pfeil findet Ihr z.B. bei Thier. Anstelle des Kurzen Weges über Fürden ist die hier erlaubte kürzeste Strecke der Weg über Wüstenhof. Zur Verdeutlichung wurde hier der Haken etwas länger als normal gezeichnet.

Wichtig bei allen gestellten Aufgaben und besonders bei der Pfeilskizze ist: Gesperrte Straßen werden nicht durchfahren!!!! Das kann dazu führen, daß man während der Fahrt Vorort neu entscheiden muß, woher der Weg führt, da auf der Karte Sperrungen i.d.R. nicht erkennbar sind.

Teil 2, die Chinesenralley:

Bei der Chinesenralley wird nach „Kreuzungszeichen“ gefahren. Das Zeichen enthält folgende Angaben: Die Ordnungsnummer gibt an, an welchem Zeichen man sich befindet, bzw. welches das nächste Zeichen ist. Die Reihenfolge der Ordnungsnummern ist auch dann einzuhalten, wenn sie über das gesamte Blatt verteilt wurden. Dies ist eine der Schwierigkeiten der Chinesenralley. Die Ordnungsnummer befindet sich üblicherweise oben links im Kästchen. Am unteren Rand des Kästchens befindet sich eine weitere Zahl, die Entfernungsangabe. Wenn die Entfernungsangabe ohne weitere Bezeichnung ist, kann von einer Meterzahl ausgegangen werden. Es sind auch Angaben in cm, mm, dm oder km möglich, dann wird aber darauf hingewiesen. Standard sind solche Angaben nicht. Die Entfernungsangabe gibt die Entfernung des aktuellen

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



<http://www.bvdm.de>

Zeichens vom **vorherigen** an., d.h.: In Zeichen 3 steht eine Angabe von 150, also ist Zeichen 3 150 Meter von Zeichen 2, welches bereits durchfahren wurde, entfernt. Die Längenangaben werden üblicherweise mit Motorrادتachos während des Ausarbeitens abgemessen, es kommt daher aufgrund von Tachoabweichungen usw. öfters zu Ungenauigkeiten. Um diese zu überbrücken hilft es, sich das Kreuzungszeichen genau anzuschauen und zu überprüfen, ob es mit der Wirklichkeit übereinstimmt. Im Falle eines Fehlers sollte man immer zum letzten, genau bekannten Punkt zurückfahren und neu anfangen. Das Kreuzungszeichen selbst soll möglichst genau den Verlauf der Fahrbahnen am Orientierungspunkt darstellen. Das Einzeichnen zusätzlicher Hilfen, wie z. B. Am Punkt 5, die Kirche, ist nicht üblich. Sieht man sich nun das Orientierungszeichen an, findet man, meistens unten, an einem der Wege einen Punkt. Der Punkt ist immer die Straße, auf der man sich bei der Einfahrt in das Orientierungszeichen befindet. Man hat das Orientierungszeichen in Pfeilrichtung zu verlassen und zum nächsten Zeichen zu fahren. Zum Beispiel bei Punkt 2 findet ihr nun verschieden gezeichnete Wege am Orientierungszeichen. Die durchgezogene Linie bedeutet bei Chinesenzeichen eine befestigte (asphaltierte oder auch gepflasterte) Straße. Die gestrichelte Linie bedeutet eine nicht befestigte Straße, z.B. einen Wald- oder Feldweg. (Keine Angst, ich habe die Strecke mit meinem Gespann ausgearbeitet, das bekanntlich nicht sehr viel Bodenfreiheit hat und bin auch nicht hängengeblieben) Auch hier gilt, alle Wege sind frei befahrbar und nicht gesperrt. Sonderregelungen muß der Veranstalter vorher bekannt geben.

Teil 3, „Butterbrotpapier“:

Nun wird's schon etwas schwieriger: Vor Euch liegt ein weißes Blatt Papier mit einer Ortsangabe und einer zackigen Linie. Was tun?

Vom Veranstalter habt ihr außerdem ein Stück Butterbrotpapier (Transparentpapier) bekommen. Eure erste Aufgabe ist es nun, die Schriftzüge und die zackige Linie auf das Transparentpapier zu übertragen. Geschafft?

Zweiter Teil:

Nun legt Dir dieses Transparentpapier auf eine mitgebrachte Karte oder die Kartenkopie, die vom Veranstalter gestellt wird. Um es Euch hier etwas leichter zu machen, habe ich für unseren Workshop eine Kartenkopie vergrößert, damit man besser ausarbeiten kann. Üblicherweise wird eine Generalkarte im Maßstab 1 : 200.000 benutzt. Jetzt wißt ihr nicht genau, wohin mit dem .Transparentpapier? Schaut Euch mal die geschriebenen Wörter an, die findet Ihr auch auf der Karte. Wenn man die Wörter in Deckung mit der Karte bringt, hegt die zackige Linie „wunderbarerweise“, so man denn ordentlich gezeichnet hat, auf entsprechend eingezeichneten Straßen. Nun braucht Ihr nur noch die Linie auf die Karte übertragen und schon wißt Ihr, wo es lang gehen soll. Manchmal sind die Straßen auf der Karte jedoch so klein daß man sie kaum sieht, aber man sollte sich darauf verlassen, daß der Veranstalter schon weiß, wo er Euch langschicken möchte. Leichte Ausfälle der Kartenzeichnung durch Ortsnamen o.a. Werden dann vom Veranstalter ergänzt, also keine Panik, stimmt schon.

Probiert es einfach mal aus.

So, das war das, was wir Euch heute an Strecke und Aufgaben zeigen wollten, jetzt noch das Allgemeine:
Zeitkontrollen:

Manche Veranstalter geben je Abschnitt nur eine maximale Fahrzeit an, hier wird nicht auf den Durchschnitt geachtet. Deshalb halten wir uns trotzdem an die allgemeinen Verkehrsregeln.

In bestimmten Abschnitten wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit gefordert, z.B. 30 km/h. Das heißt, ab dem Start der Etappe muß dieser Durchschnitt eingehalten werden. Es wird eine Startzeit in die Bordkarte eingetragen, am Endpunkt der Etappe, der Zeitkontrolle (ZK) wird die Ankunftszeit eingetragen. Beispiel: Start um 13.00 Uhr, Länge der Etappe 30 km und Schnitt 30 km/h: Man muß also exakt um 14.00 Uhr an der ZK ankommen. Kommt man zu früh an, ist dies nicht schlimm, eine ZK kann mit „Vorzeit“ angefahren werden. Man muß dann nur die richtige Ankunftszeit angeben um sie eingetragen zu bekommen, tut man dies nicht, bekommt man die aktuelle Uhrzeit und dementsprechend 1 Strafpunkt je Fehlminute. Ebenfalls einen Strafpunkt je Fehlminute bekommt man, wenn man zu spät ankommt.

Bundesverband der Motorradfahrer e.V.



<http://www.bvdm.de>

"Nun wäre es zu einfach, würde man nur eine Zeitkontrolle haben, jeder würde auf Teufel komm raus zur ZK rasen und sich dort mit Vorzeit hinstellen. Daher gibt es geheime Zeitkontrollen (GZK), das sind am Straßenrand aufgestellte Kontrollposten, meist Fahrzeuge, welche besonders gekennzeichnet werden. An diesen GZK muß man während der Etappe anhalten und sich eine entsprechende Zeiteintragung holen. Da diese Eintragung nicht manipulierbar ist, kann so die Einhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit festgestellt werden. Eine Fehlminute „kostet“ 0,1 Strafpunkt, wer also den- Durchschnitt hält, hat von einer GZK nichts zu befürchten. Das Auslassen einer GZK, z.B. weil man sie nicht gesehen hat oder die Strecke falsch geplant hat, kostet übrigens meist 25 Punkte.

Orientierungskontrollen:

Man könnte nun wild in der Gegend herumfahren und halt pünktlich an der ZK sein. Damit das nicht passiert, werden Orientierungskontrollen aufgestellt bzw. verwandt. Mittlerweile werden anstelle von „echten“ Orientierungskontrollen (das sind Pappschilder) gern auf langen Strecken auch die fest installierten Ortseingangs- und -durchgangsschilder genutzt. Hier muß meist der erste, auf ,dem Schild befindliche Buchstabe in die Bordkarte eingetragen werden.

Bei „echten“ Orientierungskontrollen handelt es sich um selbst angebrachte Pappschilder mit einem Buchstaben oder einer Zahl darauf. Diese Schilder hängen wenn nicht anders gesagt, immer rechts der zu fahrenden Wegstrecke, niemals innerhalb geschlossener Bebauung. Sollten sich einmal zwei Schilder an zwei erreichbaren wegen befinden, ist die genaue Wegstrecke zu kontrollieren es darf nur das Schild aufgeschrieben werden, daß sich an der richtigen Strecke befindet. Das andere Schild ist eine Fehl-Orientierungskontrolle und dient zur Verwirrung.

Orientierungskontrollen sind entsprechend der Reihenfolge ihres Auftauchens in die nummerierten Felder der Bordkarte einzutragen. Eintragungen in die Bordkarte dürfen nicht mehr geändert werden, Änderungen und unleserliche Eintragungen kosten, genau wie ein falsch eingetragenes Zeichen 15 Strafpunkte. Daher empfiehlt es sich, die Buchstaben vor dem Eintrag in die Bordkarte während der Fahrt erst einmal auf einem Stück Klebeband o.a. Auf dem Tank zu notieren. Wenn man sich seine Sache dann sicher ist, kann man die Buchstaben in Ruhe ordentlich übertragen aber Achtung: Eine GZK markiert neben der Fahrzeit auch das letzte, nicht beschriebene Eintragungsfeld. Fiat man seine Buchstaben bis dahin nicht in die Bordkarte eingetragen, kann man dies nachträglich nicht mehr tun. Keine Angst, die GZKler lassen einem genug Zeit zum Eintragen und tragen die Zeit erst nach Eurer Aufforderung in die Bordkarte ein. Somit sollte man genug Zeit zum Eintragen der Buchstaben haben,.

Auf weitere, kleine Schweinereien oder doch eher sehr spezielle Orientierungsaufgaben wollen wir hier vorerst nicht eingehen, ich denke, dies reicht für den Anfang. Spezielle Fragen sollen heute hier erörtert werden, wenn es während einer Ori im Laufe des Jahres zu Problemen kommt, kann eigentlich immer jeder eine Antwort vom Veranstalter bekommen. Sicherlich macht es im Laufe des Jahres auch Sinn, einen der bekannten Profis zu fragen, ob er als „Pate“ während einer Veranstaltung zur Verfügung steht, d.h., ihr fahrt zusammen mit einem Profi die gesamte Orientierungsfahrt ab, und der Profi gibt da Hilfestellung, wo es nötig ist oder zu Verständigungsschwierigkeiten kommt.

Wir wünschen Euch nun gute Gelingen der heutigen Veranstaltung und freuen uns, Euch auf einer der nächsten Orientierungsfahrten begrüßen zu können,

Die nächste Fahrt, auf der Ihr Euer neu erworbenes Wissen ausprobieren könnt, ist die Pättgesfahrt im Weserbergland am 24.04.04. Danach folgt die Hochsauerlandfahrt am 08.05.04. Alle Termine, die Einladungen usw. sind unter tourentrophy@bvdm.de erhältlich.

-