RCN-GLP Ratgeber

Einsteigerleitfaden und Ratgeber für die Gleichmäßigkeitsprüfung am Nürburgring

Version: 0.02 vom 25.03.2017

Rolf Derscheid

Ratgeber RCN GLP

Inhalt

1. Einschreibung....5
   1.1. Was ist die Einschreibung?....5
   1.2. Muss ich eingeschrieben sein, um an den Jahrwertungen teilzunehmen? 5
   1.3. Wie kann ich mich einschreiben?....5
   1.4. Muss sich mein Beifahrer auch einschreiben?....5
   1.5. Wie bekomme ich die Startnummern?....5
   1.6. Wohin muss ich die Startnummern kleben?....6
   1.7. Die Startnummer und das Ende der Veranstaltung 6
   1.8. Was kostet die Einschreibung? 7
   1.9. Ist die Einschreibegebühr einmalig pro Jahr zu zahlen?....7
2. Fragen zur Nennung:....7
   2.1. Wann kann ich zu einer Veranstaltung nennen? 7
   2.2. Wie kann ich zu einer Veranstaltung nennen?....7
   2.3. Nennen für jede einzelne Veranstaltung auch wenn eingeschrieben ? 8
   2.4. Kann ich nicht nennen, wenn ich noch keinen Beifahrer habe?....8
   2.5. Was ist das erste Vornenndatum? bzw. was ist der 1. Nennschluss?....8
   2.6. Was ist ein Bewerber und brauche ich den?....8
   2.7. Wann muss ich spätestens zur Veranstaltung nennen? 8
   2.8. Was kostet die Nennung zu den einzelnen Veranstaltungen? 9
   2.9. Wann muss ich das Nenngeld bezahlen? 9
   2.10. Kann man das Nenngeld vor Ort mit EC-Karte bezahlen? 9
3. Fragen zur Lizenz / DMSB-Startzulassung: 9
   3.1. Was ist eine Lizenz und brauche ich sowas?....9
   3.2. Wie beantrage ich eine Lizenz? 9
   3.3. Was kostet die Lizenz? 10
   3.4. Braucht mein Beifahrer auch eine Lizenz?....10
   3.5. Kurz vor der Veranstaltung und keine Lizenz am Mann/Frau....10
4. Allgemeine Fragen rund um die RCN GLP : 11
   4.1. Muss ich die GLP´s immer mit dem gleichen Auto fahren? 11
   4.2. Gibt es ein Mindestalter für Beifahrer? 11
   4.3. Wie erfahre ich, wo und wann ich bei der Veranstaltung hin muss?....11
   4.4. Was brauche ich alles um an der GLP teilzunehmen....11
5. Fahrzeuge und technischer Voraussetzungen für die GLP 11
   5.1. Mit welchem Auto kann ich denn GLP fahren 11

5.2. Feuerlöscher 12
6. Das Geheimnis der Zehntelsekunden 13
6.1. Das Bestätigen der Zeiten / Die Aufgabenstellung 13
6.1.1. Motorsport und GLP – wie passt das zusammen 14
6.1.2. Worauf kommt es in der GLP an 14
6.1.3. Was bewegt sich beim Andrücken der Zeit in der GLP 14
6.2. Grundkenntnisse der Zeitnahme in der GLP 15
6.2.1. Orientierungspunkte führen zum Ziel 16
6.3. Die Null treffen gelingt öfters aber nicht immer 17
6.4. Die Einzelheiten bei der Anfahrt zum Ziel 17
6.4.1. Wo ist der Messpunkt für das Auslösen der Messungen 18
6.4.2. Synchronisation zwischen Fahrer und Beifahrer: 18
6.4.3. Sitzposition 18
6.4.4. Meßabweichungen ? Abhilfe? 18
6.4.5. GLP Zeiten sind kein Hexenwerk 20
7. Ablauf einer GLP 21
7.1. Dokumentenabnahme am Tag der Veranstaltung 21
7.2. Technische Abnahme 21
7.3. Fahrerbesprechung und Flaggen 22
7.3.1. Flaggen der Fahrtleitung am Ende der Boxengasse 24
7.4. Weiße Ecken für die hintere Scheibe 25
7.5. Anfahrt zum Start 25
7.6. No Go's in der Wartezone 25
7.7. Dem Beifahrer wird schlecht was ist zu tun 25
7.8. Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung 26

Vorwort

Als ich mich mit dem Orientierungssport befasst habe bin ich auf einen Ratgeber für Einsteiger und Fortgeschrittene gestoßen.

Bei der Durchsicht dieses Ratgebers kam mir die Idee für die RCN GLP auch einen solchen Ratgeber zu schaffen.

Der Ratgeber soll vor allem Neueinsteigern helfen sich in der GLP schneller zurechtzufinden und Spaß an dieser tollen Serie auf der wohl schwierigsten Rennstrecke der Welt zu haben.

Nun das was sich jetzt hier über viele Seiten erstreckt, deckt einige komplexe Sachverhalte der Zeitnahme, das Nennungsprocedere und viele immer wieder gestellte offenen Fragen rund um die RCN GLP ab.

Der Ratgeber hier hegt nicht den Anspruch auf Vollständigkeit und Allwissenheit.

Wenn dem geneigten Leser Sachen auffallen die fehlen oder nicht richtig wiedergegeben worden sind, so ist der Autor für einen Hinweis dankbar.

Danken möchte ich Rita Seidel (Thema Nennung und Einschreibung) Kalle Breidbach (Fahrerbesprechung und Flaggenkunde) sowie Stefan Kunze (Alles rund um die Zeiten in der RCN GLP), die mit Ihren tollen und konstruktiven Beiträgen zur Erstellung des Ratgebers maßgeblich beigetragen haben.

Much im März 2018

Rolf Derscheid

1. Einschreibung

1.1. Was ist die Einschreibung?

Mit der Einschreibung erwirbt sich der Teilnehmer einige Vergünstigungen.
Die Vorteile der Einschreibung sind:

a) Nenngeldermäßigung (gemäß Veranstaltungsausschreibung)
b) eine Startplatzgarantie bis zum ersten Nennschluss (10 Tage vor der Veranstaltung) der jeweiligen Veranstaltung (gilt nur für die „eingeschriebene Person“ sowie für die **ersten 130 Einschreibungen)**
c) die Zuteilung einer permanenten Startnummer im Raum bis 299 (sofern möglich nach Wunsch)
d) kostenfreie Teilnahme (1 Person) an der Jahressiegerehrung. (Karte ist nicht übertragbar)
e) Nenngeldermäßigung bei RCN Einstellfahrten

Die Einschreiberichtlinien findest Du hier:
http://www.rcn-glp.de/wp-content/downloads/glp/sport/2018_einschreibungsrichtlinien_glp.pdf

1.2. Muss ich eingeschrieben sein, um an den Jahrwertungen teilzunehmen?

Nein, eine Einschreibung ist nicht notwendig um für die Meisterschaft gewertet zu werden. Die Ergebnisse aller Teilnehmer aller Veranstaltungen fließen in alle Jahreswertungen (Gesamt-, Rookie-, Damen- und Mannschaftswertung) ein

1.3. Wie kann ich mich einschreiben?

Wenn Du Dich für eine Einschreibung entscheidest, musst Du das Einschreibeformular:
http://www.rcn-glp.de/wp-content/downloads/glp/sport/2018_einzeleinschreibeantrag_glp.pdf
ausgefüllt per Post an das Nennbüro senden und gleichzeitig die Einschreibegebühr überweisen.
Die Reihenfolge des Eingangs einer Einschreibung richtet sich nach dem Eingang der Einschreibegebühr auf dem Konto und des Einschreibeformulars im Nennbüro. Beides muss vorliegen. Der Eingang wird per Mail bestätigt. Hier wird die Zuordnung zu den Wertungen „GLP-Allgemein“ oder „Rookie“ und ob der Teilnehmer eine Startplatzgarantie hat, bestätigt.

1.4. Muss sich mein Beifahrer auch einschreiben?

Es braucht sich nur eine Person im Auto einzuschreiben. Das solle aber derjenige sein, der immer dabei sein wird, weil nur derjenige, auf den die Einschreibung lautet, Anspruch auf die Vergünstigungen und die permanente Startnummer hat.

1.5. Wie bekomme ich die Startnummern?

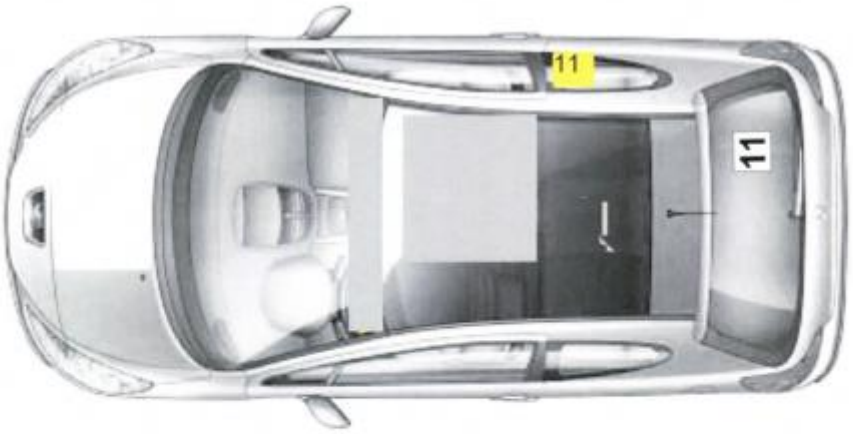
Die Eingeschriebenen (Eingang der Einschreibung bis z.B. 28.2.) erhalten Startnummerntafeln und die Startnummern durch unseren Sponsor KÜS ca. Mitte März zugesandt. Wenn die Einschreibung später eingeht, erhalten die Teilnehmer die Nummernmatten erst bei der Dokumentenabnahme der jeweiligen Veranstaltung. Auch die Nicht-Eingeschriebenen erhalten ihre Startnummern und die Sponsoraufkleber immer bei den Dokumentenabnahmen der jeweiligen Veranstaltung.

1.6. Wohin muss ich die Startnummern kleben?

In 2018 gilt folgender Klebeplan. Den aktuellen Klebeplan sollte man auf der Homepage finden.

Kleberichtlinie GLP
bitte vor der technischen Abnahme alle Aufkleber an die richtige Stelle kleben

Fahrzeugseiten (links und rechts)
Startnummernmatten, Startnummern, Werbematten



Heckfenster (Beifahrerseite): Startnummer weiß

Seitenfenster (Beifahrerseite): Startnummer gelb

1.7. Die Startnummer und das Ende der Veranstaltung

Die GLP wird nach dem DMSB Veranstalterreglement gefahren.
Startnummern sind somit nur während der Veranstaltung eine Kennzeichnung am Auto.

Hierzu heißt es in dem Veranstalterreglement,

Bei Fahrzeugen, die am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, sind nach Ende der Veranstaltung oder vorzeitigem Ausscheiden die Startnummern vor Verlassen des Veranstaltungsgeländes zu entfernen oder vollständig zu verdecken.

1.8. Was kostet die Einschreibung?

Die Einschreibegebühr beträgt in 2018 100,00 EUR.

1.9. Ist die Einschreibegebühr einmalig pro Jahr zu zahlen?

Ja. Wenn man eingeschrieben ist, hat man auf jeden Fall Anspruch auf Zahlung des geringeren Nenngeldes bei den einzelnen Veranstaltungsnennungen.

2. Fragen zur Nennung:

2.1. Wann kann ich zu einer Veranstaltung nennen?

Ca. 4 – 6 Wochen vor einer Veranstaltung wird das Online-Nennportal für Nennungen geöffnet.

2.2. Wie kann ich zu einer Veranstaltung nennen?

Die Nennung gibt man über das Online-Nennsystem ab. Das erreichst Du über

https://rcnonline.de/meineglp/ oder http://www.rcn-glp.de/termine bei der jeweiligen Veranstaltung

Im Portal muss man sich zuerst registrieren.

Dann erhält man eine Bestätigungsmail und danach ist das Portal freigeschaltet.

Bitte nimm Dir bei der ersten Nennung ausreichend Zeit und **halte alle Angaben von Fahrer, Beifahrer und Auto** bereit.

Notwendig sind Name, Vorname, Straße, Hausnummer, Postleitzahl, Wohnort, Geburtsdatum, Lizenznummer, Mobilnummer und Mailadresse von Fahrer und Beifahrer und vom Auto: Hersteller, Typ, Fahrgestellnummer und Kennzeichen.

Bei der nächsten Nennung kann man die bereits gespeicherten Daten einfach abrufen.

Im Portal wählt man oben „Online-Nennung“ und hier die Veranstaltung zu der man nennen möchte. Dann geht’s weiter zu „Schritt 2“ (Seite unten) und so die weiteren Schritte durch. Am Ende der Erfassung bei Schritt 7 wird nochmal alles zusammengefasst und mit „jetzt nennen“ wird die Nennung wirksam. Du bekommst eine Mail mit dem **Nennformular als .pdf welches du bitte mit zur Dokumentenabnahme bringst**.

In der Mail und vorher schon in der Zusammenfassung findest Du die Zahlungsinformationen.

Bitte beachte die Antworten zur Nenngeldbezahlung.

2.3. Nennen für jede einzelne Veranstaltung auch wenn eingeschrieben ?

Muss ich für die einzelnen Veranstaltungen extra nennen, auch wenn ich eingeschrieben bin?

Ja. Jeder, der an einer GLP-Veranstaltung teilnehmen möchte, muss zu dieser speziellen Veranstaltung extra nennen.

2.4. Kann ich nicht nennen, wenn ich noch keinen Beifahrer habe?

Doch, Du kannst schon nennen und dabei angeben, dass die Angabe des Beifahrers folgt. Spätestens bei der Dokumentenabnahme muss der Beifahrer angegeben werden. Bitte an die Lizenz oder DMSB-Startzulassung denken.

2.5. Was ist das erste Vornenndatum? bzw. was ist der 1. Nennschluss?

Das ist Mittwoch, 24 Uhr, 10 Tage vor der jeweiligen Veranstaltung.

1. Die ersten 130 eingeschriebenen Teilnehmer haben bis hier eine Startplatzgarantie.
2. Für alle bis hier angegangenen Nennungen gilt das geringere Nenngeld.

Das Nennformular **und** die Nenngebühr müssen **beim Nennbüro eingegangen sein**. Den Nachweis über die Zahlung muss der Teilnehmer führen. Das geht z.B. mit einem Ausdruck der Online-Überweisung. (bitte per Mail an das Nennbüro senden)

2.6. Was ist ein Bewerber und brauche ich den?

Viele Motorsport-Clubs haben eine Bewerberlizenz. Diese Clubs machen oft eine Sportfahrerförderung und wünschen dass der Name des Clubs angegeben wird. Wenn man die Bewerber-Lizenz bei der Nennung angibt, muss der Name des Clubs auf der Teilnehmerliste und Ergebnisliste aufgeführt werden. (Werbung für den Motorsport-Club)

Wenn man nicht in einem Club ist und deshalb keinen Bewerber hat, kann man das Feld im Nennformular einfach offen lassen.

2.7. Wann muss ich spätestens zur Veranstaltung nennen?

Man kann noch am Samstagmorgen der Veranstaltung bis 7:00 Uhr nennen. Wenn Du das erste Mal eine GLP fahren möchtest, ist es aber besser, die Nennung spätestens am Freitag bei der Dokumentenabnahme abzugeben. Dann hast Du genügend Zeit für die Dokumentenabnahme, Transpondermontage, Startnummern aufkleben, technische Abnahme, Fahrerbesprechung, Gespräche mit den Anderen und vieles mehr.

2.8. Was kostet die Nennung zu den einzelnen Veranstaltungen?

	bis zum 1. Vornenndatum Für Eingeschriebene	Für Nicht-Eingeschriebene
Nenngeld	230,00 EUR	270,00 EUR
Leitplankenpauschale	30,00 EUR	30,00 EUR
Gebühr für Zeit- und Schallmessung	20,00 EUR	20,00 EUR
zu überweisen:	**280,00 EUR**	**320,00 EUR**

	nach dem 1. Vornenndatum Für Eingeschriebene	Für Nicht-Eingeschriebene
Nenngeld	250,00 EUR	290,00 EUR
Leitplankenpauschale	30,00 EUR	30,00 EUR
Gebühr für Zeit- und Schallmessung	20,00 EUR	20,00 EUR
zu überweisen:	**300,00 EUR**	**340,00 EUR**

Alle Angaben beziehen sich hier auf das Jahr 2018

2.9. Wann muss ich das Nenngeld bezahlen?

Sobald Du das Nennformular oder die Online-Nennung absendest, solltest Du auch das Nenngeld bezahlen. Die Nennung gilt erst dann als vollständig eingegangen, **wenn beides beim Nennbüro eingegangen** ist. Da die Banken sehr unterschiedlich lange brauchen um eine Überweisung durchzuführen (bis zu 3 Werktage), ist es sinnvoll die Überweisung mit einem Ausdruck der Online-Überweisung nachzuweisen. Dieser Ausdruck kann auch als .pdf per Mail an das Nennbüro (glp-nennung@t-online.de) gesandt werden.

2.10. Kann man das Nenngeld vor Ort mit EC-Karte bezahlen?

Nein, das geht leider nicht. Vor Ort können wir nur Bargeld annehmen.

3. Fragen zur Lizenz / DMSB-Startzulassung:

3.1. Was ist eine Lizenz und brauche ich sowas?

Nur mit einer Lizenz ist es erlaubt an einer genehmigten Veranstaltung teilzunehmen. Eine RCN-GLP ist so eine genehmigte Veranstaltung. Die GLP ist eine Clubsportveranstaltung und gehört deshalb zur einfachsten Sorte von Motorsportveranstaltungen. Nur der DMSB stellt diese Lizenzen aus. Für die GLP benötigt man mindestens eine nationale C-Lizenz.

Die Lizenzbestimmungen findest Du hier: http://www.dmsb.de/active/lizenznehmer/automobil-lizenzen/

3.2. Wie beantrage ich eine Lizenz?

Die Lizenz beantragst Du über https://mein.dmsb.de/web/start

Bitte beantrage Deine Lizenz vor allen Dingen am Anfang eines Jahres schon mehrere Wochen vor der Veranstaltung. Alle Motorsportler wollen dann eine neue Lizenz haben. Deshalb kann die Bearbeitung länger dauern. Für die Beantragung hat der DMSB ein Tutorial zur Verfügung gestellt:

http://dmsb.tv/video.php?id=456

3.3. Was kostet die Lizenz?

DMSB

DMSB-Lizenzpreise 2018		
Automobilsport Fahrerlizenzen (Jahreslizenzen)	**mit Mitgliedschaft ADAC, AvD, DMV ADMV, ACV, VFV, PCD**	**ohne Mitgliedschaft ADAC, AvD, DMV ADMV, ACV, VFV, PCD**
National		
DMSB-Tagesstartzulassung	15,00 €	
Nationale Lizenz Stufe C	29,00 €	60,00 €

3.4. Braucht mein Beifahrer auch eine Lizenz?

Ja, beide benötigen eine Lizenz oder eine DMSB-Startzulassung

3.5. Kurz vor der Veranstaltung und keine Lizenz am Mann/Frau

Das dieser Zustand eintritt, ist schade, da Du jetzt nur noch den Weg hast Dir eine einmalig nur für den Tag gültige DMSB Startzulassung für 15 Euro zu besorgen.

Wenn Du es aber bewusst gemacht hast weil Du nur eine Veranstaltung fahren möchtest, dann kannst Du Dir eine DMSB-Startzulassung für diese Veranstaltung beantragen.

Das geht über die

Internetseite https://mein.dmsb.de/web/start des DMSB mit Registrierung oder ohne Registrierung über die DMSB-APP per Smartphone oder Tablet.

Auch hier gibt es ein Tutorial des DMSB:
http://dmsb.tv/video.php?id=439

Für die Beantragung per App benötigst Du eine Kreditkarte. Wenn Du keine hast, wende Dich bitte an das Nennbüro (glp-nennung@t-online.de) Wir finden eine Lösung.

4. Allgemeine Fragen rund um die RCN GLP :

4.1. Muss ich die GLP´s immer mit dem gleichen Auto fahren?

Nein, Du kannst einfach mit einem anderen Fahrzeug fahren. Das Auto muss immer im Nennformular angegeben werden. Man kann bei der Dokumentenabnahme noch einen Fahrzeugwechsel angeben.

4.2. Gibt es ein Mindestalter für Beifahrer?

Ja. Fahrer und Beifahrer müssen (lt. der vom DMSB vergebenen Streckenlizenz für die Nordschleife) mindestens **18 Jahre alt** sein.

4.3. Wie erfahre ich, wo und wann ich bei der Veranstaltung hin muss?

Am Wochenende nach dem 1. Nennschluss wird die Nennbestätigung mit allen wichtigen Informationen per Mail an die angegebene Mail-Adresse versandt.

Sollte die Bestätigung bis montags nicht eingegangen sein, wende Dich bitte an das Nennbüro.

4.4. Was brauche ich alles um an der GLP teilzunehmen

- Straßenzugelassenes Fahrzeug, bei dem alles eingetragen ist und das TÜV hat
- Helm nach der gültigen ECE Norm (erfüllt jeder normale Motorradhelm)
  Die aktuellen Helmbestimmungen findet man im Dokument
  http://clubsport-motorsport.de/dateien/Basisausschreibung_Clubsport_GLP.pdf
- 2 Stoppuhren
- Klemmbrett mit Papier oder schon fertiger selbsterstellter Rundentabelle
- Bleistift oder Kuli (hier evtl. auch an Ersatz denken)
- Handtuch, Lappen, Papiertücher oder ähnliches zum trockenwischen der Türen zwecks Kleben der Startmatten / Startnummern falls es regnet

5. Fahrzeuge und technischer Voraussetzungen für die GLP

5.1. Mit welchem Auto kann ich denn GLP fahren

Da es bei der GLP nicht auf Renntempo ankommt, braucht man auch keinen Rennwagen. Somit kann man mit dem normalen Brötchenholauto fahren, denn teilnahmeberechtigt sind grundsätzlich alle Fahrzeuge mit einer gültigen deutschen Zulassung, sofern Sie nicht höher als 1600mm und kein Cabrio sind. Ebenfalls sind Fahrzeuge mit freistehenden Rädern nicht zugelassen.

Die Fahrzeuge müssen in allen Punkten (auch die Felgen/Reifen) der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) und Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV) entsprechen.

Wichtig ist, dass die Beleuchtung funktioniert und das Fahrzeug einen aktuellen TÜV Stempel hat.

Ebenfalls ist wichtig, dass für Spoiler oder Felgen die nur mit ABE gefahren werden dürfen, diese ABE passend zum Fahrzeug vorhanden ist. Denn Um und Anbauten sind durch entsprechende Unterlagen (Kfz-Schein, Kfz-Brief, oder durch entsprechende Gutachten (z.B. TÜV, Dekra, KÜS usw.) auf ihre Zulässigkeit hin vom Teilnehmer, zu belegen

Die Teilnehmer sind verpflichtet einen Eigentumsnachweis über das Fahrzeug (z.B. Kennzeichen 07xxx) ggf. die Einverständniserklärung des Fahrzeughalters vorzulegen.

Damit im Falle einer Panne das Fahrzeug abgeschleppt werden kann, muss das Fahrzeug an den serienmäßigen Punkten mit einer Abschleppöse ausgestattet sein.

Wenn diese schlecht erkennbar sind, muss eine Kennzeichnung mittels aufgeklebtem Hinweispfeil erfolgen.
Wenn das Fahrzeug keine serienmäßigen Abschleppösen besitzt sollte man sich vor Aufnahme der Veranstaltung bei den technischen Kommissaren der Serie oder aber beim Ansprechpartner Jürgen Seidel jueseidel@t-online.de Tel.: 0151 19001487 erkundigen wie man das Fahrzeug ausstatten muss, damit man mit fahren kann.

Die genauen Spezifikationen zu den technischen Voraussetzungen sind im Teil 2 (Technisches Reglement) des Serienreglements der RCN GLP geregelt

Das Reglement findet man unter: http://www.rcn-glp.de/formulare-und-reglement

5.2. Feuerlöscher

Das sagt das Reglement zum Feuerlöscher:

> Der Feuerlöscher muss sich im Fahrgast- oder Kofferraum befinden und muss ausreichend geschützt und so befestigt sein, dass er einer Verzögerung von 25 g in allen Richtungen standhält (empfohlen sind sogenannte Anti-Torpedo-Halterungen). Die Position des Feuerlöschers muss von außen gut sichtbar mit einem roten Buschstaben „E“ innerhalb eines weißen Kreises von mind. 10 cm Durchmesser und mit einem roten Rand und ggfs. Mit zusätzlichen Richtungspfeilen gekennzeichnet sein. Der Feuerlöscher muss eine aktuelle gültige Prüfplakette aufweisen

Die Aufkleber gibt es bei der technischen Abnahme.

Das Thema Feuerlöscher stellt gerade Spontanstarter immer wieder vor Probleme. Aber auch diejenigen die sich im Thema Befestigung des Löschers im Serienauto Gedanken machen sehen den Löscher mehr als Hindernis denn nicht jeder will sich in sein „Brötchenholauto“ Löcher bohren um eine Halterung für den Löscher unterzubringen.

Somit stellen wir hier mal eine Idee für den möglichen Einbau eines Löschers vor.

Will man dauerhaft an der GLP teilnehmen, dann macht der Einbau vor dem Vordersitz evtl. Sinn.
Hierzu kann man aus Flacheisen eine Konsole bauen, die dann vorne unter dem Beifahrersitz an den vorhandenen Sitzschrauben mit angeschraubt wird. Hier ist kein Bohren oder sonst was notwendig.

Der Löscher sollte mit Stahlbändern fixiert sein, wobei das mit dem Spanngurt, wie auf dem Bild erkennbar, mehr als gut gelöst ist.

6. Das Geheimnis der Zehntelsekunden

6.1. Das Bestätigen der Zeiten / Die Aufgabenstellung

Die Aufgabenstellung der GLP ergibt sich aus dem aktuellen Reglement

Hier die Aufgabenstellung wie diese im Reglement steht:

Die in Runde 2 gefahrene Zeit muss in den Runden 3,4 und 5 bestätigt werden. Nach den Tankrunden 6+7setzt man sich eine neue Zeit in Runde 8 und bestätigt diese Zeit jeweils in den Runden 9,10 und 11. Je 1/100 sec. Abweichung in einer Bestätigungsrunde kassiert man 0,1 Strafpunkt. Zusätzlich gilt noch, dass im Bereich Start und Ziel nicht angehalten oder extrem langsam gefahren werden darf.

Das Wertungsschema ist eigentlich genial einfach oder einfach genial, da es einen klassenlosen Motorsport schafft, bei dem es nicht auf den schweren Gasfuß ankommt.

Die Vergangenheit hat uns gelehrt, dass das Zeitenniveau in der RCN-GLP auf einer Ebene angelangt ist, die für viele und auch gerade für Neueinsteiger kaum noch erklärbar ist.

Darum versucht dieser Abschnitt hier eine Erklärung zu schaffen in dem nämlich den Bruchteil dieser Sekunde und die Hinfahrt auf diesen Zeitpunkt zerlegt und erklärt wird.

Diese Erklärung hier soll keinen demotivieren, sondern nur vor Enttäuschungen und falschen Hoffnungen bewahren.
Ebenfalls soll die Erklärung die Grundkenntnisse schaffen, die Ihnen als Teilnehmer dann helfen kann die Ziellinie wenigstens in einem „groben Rahmen halbwegs vernünftig zu treffen“.

6.1.1. Motorsport und GLP – wie passt das zusammen

In unserem gesellschaftlichen Verständnis für Motorsport wird klassischerweise der Sieger bewundert, der als erster über die Linie fährt. Hat er doch den besten Job gemacht, das größte fahrerische Talent gezeigt, am geschicktesten taktiert usw. usw.

Diese Ansicht setzt eine Art Rangfolge voraus, die GLP als erste Stufe des Bestzeitfahrens. Es suggeriert, dass jemand, der schnell ist und Talent hat, gut Auto fahren kann, auch automatisch erfolgreich in der GLP Wertung, also einer Einsteigerserie sein muss.

Dem ist in der GLP eben nicht so. Denn ein wichtiger Punkt ist somit, dass anders als im „schnellen Sport“ die Entscheidung über Sieg und Niederlage eben nicht in Positionskämpfen auf der Strecke entschieden wird.

Die GLP dient als Einsteigerserie in den Rundstreckensport gerade auf der Nordschleife dazu sich Streckenkenntnis anzueignen und auch das Miteinander auf der Strecke sowie die Flaggenkunde zu üben und zu verinnerlichen.

Bereits in der GLP wird die für alle Nordschleifenserien bis hin zum 24h Rennen gültige „Code 60 Regelung“ angewandt und trainiert. Geht dann ein Teilnehmer nach einem Jahr GLP in höherwertige und auf Bestzeiten ausgelegte Serien, so kann er sein in der GLP gewonnenes Wissen anwenden und ausnutzen.

6.1.2. Worauf kommt es in der GLP an

Wie vorstehend schon angemerkt, bedarf es um eine GLP zu gewinnen anderer Fähigkeiten als beim schnellen Fahren. Es geht nicht um Positionskämpfe auf der Strecke, es geht nicht darum, die Kurven am physikalischen Limit zu fahren oder einen Konkurrenten vor einer Kurve auf dem letzten Meter auszubremsen und sich so vorbei zu drängeln um schneller zu sein als die Konkurrenz.

Vordere Platzierungen bei einer GLP-Veranstaltung müssen hart erkämpft werden und erfordern sehr viel Disziplin und Akribie und Vorbereitung.
Die GLP ist neben dem Gedanken als Einsteigerserie in den Rundstreckenmotorsport ein eigenständiger Wettbewerb der komplett neben der klassischen Bestzeitwertung anderer Serien lebt.

6.1.3. Was bewegt sich beim Andrücken der Zeit in der GLP

Um besser zu verstehen, welche Höchstleistung in einem GLP Auto eigentlich passiert empfehle ich Ihnen vor dem Weiterlesen erst einmal eine Trockenübung. Nehmen Sie sich eine Stoppuhr, starten Sie diese an und nehmen jeweils zu einer freie gewählten Zeit, beispielsweise immer nach einer vollen Minute die Zwischenzeit.

Das ganze 6 Mal, denn so viele Zeiten gehen in die Wertung bei einer GLP ein.
Nun addieren Sie die Abweichungen von Ihrer Idealzeit und summieren das Ganze.

Auf welche Summe kommen Sie? 3/10 sec., 4/10 sec.?
Alles darunter ist schon wirklich gut, die meisten werden vermutlich darüber liegen. Machen Sie das ruhig öfter. Versuch macht kluch ...

Nun drücken Sie bei der GLP aber nicht einfach nur die Uhr ab, sondern Sie müssen mit dem Auto auch passend dazu über die Start- und Ziellinie fahren.

Und zum Schluss dieser Überlegung sei mir noch der Hinweis erlaubt, dass die Spitze des Teilnehmerfeldes eine Gesamtabweichung pro Veranstaltung von meist weniger als einer ¼ sec. fährt.

Wohlgemerkt, in der Summe aller 6 Wertungsrunden.

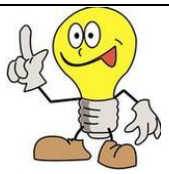
6.2. Grundkenntnisse der Zeitnahme in der GLP

Stellen Sie sich ein unbekanntes Ziel vor, was angefahren werden muss. Da Sie nicht wissen, wie weit Sie noch fahren müssen, kennen Sie auch nicht Ihre notwendige Geschwindigkeit die sie haben müssen.

Das Anfahren des Ziels wird zum Ratespiel.

Doch hier hilft ein Blick in die einfache Physik:
Ist das Ziel bekannt, also lässt sich auch die Strecke bis dorthin ermitteln. Wenn Sie idealerweise diese Strecke auch in Metern beziffern könnten brauchen Sie sich nicht auf das Ziel, sondern nur auf die notwendige Geschwindigkeit zu konzentrieren. Denn so ergibt sich automatisch, dass ich bei gleichbleibender Geschwindigkeit pünktlich am Ziel eintreffe.

Was bedeutet das für die Praxis?



Entscheidend für den Zeitpunkt der Zieldurchfahrt ist also die Anfahrt zum Ziel, nicht das Ziel selber

6.2.1. Orientierungspunkte führen zum Ziel

Um zu ermitteln, ob Ihr Tempo passt brauchen Sie verschiedene Orientierungspunkte, an denen Sie überprüfen, wie genau sie im Schnitt liegen. Weichen Sie während der Vorbeifahrt von diesen Punkten ab (heißt passieren Sie diese in der Vorbeifahrt zu früh oder zu spät) müssen Sie Ihr Tempo korrigieren.
Je genauer und mit je weniger Korrekturen Sie dort vorbei fahren desto genauer werden Sie das Ziel treffen. Um den entscheidenden Abschnitt vor der Zeitnahme zu fahren brauchen Sie natürlich nicht die gesamte Nordschleife.

Ihre Kontrollpunkte legen Sie sich selbst zurecht. Das Team Kunze/Vidal konzentriert sich dafür wie die meisten Aktiven auf den Teil ab der Döttinger Höhe bis zum Ziel. Es gibt Fahrer, die beginnen mit dieser Kontrolle an der Brücke Antoniusbuche, andere beginnen erst an der Fahrerlagerzufahrt.

Tipp: Um eine relativ genaue Zeit für diesen Abschnitt zu ermitteln gibt es zwei gute Möglichkeiten.
Ideal wäre es, eine Runde außerhalb einer Veranstaltung zu fahren und nur von der Touristeneinfahrt der NS die komplette Fahrtzeit bei gemäßigter Fahrt bis zur Ziellinie zu stoppen. Unterwegs müssten Sie an den Punkten, die Sie zur Orientierung nutzen wollen, die Zwischenzeiten nehmen.
Nun kennen Sie die Zeiten und rechnen Sie um auf die jeweils verbleibende Restzeit.

Als alternative Trockenübung bietet es sich an, z.B. über Google Earth die Länge dieses Streckenteils ausmessen und dann ausrechnen, bei welcher Geschwindigkeit man wie lange zur Ziellinie braucht.

Übertragen Sie diese Messdaten auf ein ruhiges Straßenstück und fahren Sie es dort nach, natürlich ohne dabei gegen die STVO zu verstoßen. Z.B. Sonntags morgens in einem Gewerbegebiet. Versuchen Sie das mehrmals, Sie werden erstaunt sein, wie gut Sie sich daran gewöhnen und sehr schnell zum dem Schluss kommen „**Übung macht den Meister“**

Wie gut dieser Teil funktioniert hängt in einem großem Maße an Ihrem Beifahrer. Er muss den Fahrer darüber informieren, wie gut er im geplanten Schnitt liegt und sollte den Fahrer spätestens auf den letzten Metern sekundenweise auf Null runterzählen. Sie werden erstaunt sein, mit welch großer Genauigkeit das Ganze funktioniert.
Mit einer einfachen Stoppuhr mit digitaler Anzeige auf 1/100 sec. und etwas Übung und Abstimmung zwischen Fahrer und Beifahrer sind wir nun in der Lage, um ca. 1 – 1,5 sec. Gesamtabweichung zu fahren.
Das entspricht Einzelwerten von 0,20 bis 0,25 sec. Zugegeben, ein Wert den manche sicherlich für optimistisch halten, dennoch ist er aber bald machbar.

Zum besseren Verständnis solcher Werte muss man wissen, dass es sich immer um Durchschnittswerte nach mehreren Einzelzeiten handelt. Sie werden neben „mißratenen“ Runden hin und wieder auch mal die Null treffen, nur leider halt nicht immer.

Die Zahl der „mißratenen“ Runden zu minimieren ist also nun unsere Aufgabe.

6.3. Die Null treffen gelingt öfters aber nicht immer

Sie haben es geschafft, fahren regelmäßig bei „Null“ über die Linie, der Co drückt die Uhr neu an. Immer und immer wieder. In der Summe aller Bestätigungszeiten sind Sie eigentlich recht gut, haben auch ein gutes Gefühl und fahren vielleicht Gesamtzeiten von rund einer Sekunde. Fragen sich nun aber, wie man das eigentlich noch besser machen kann. Außerdem stellen Sie fest, dass Sie auch zu den Veranstaltermessungen leichte Abweichungen messen. Woher kommen die, wie genau arbeiten wir eigentlich? Und warum schaffen das andere Teams? Wir reden ab nun von einem Bereich, der in wenigen Zehnteln und Hundertsteln liegt. Menschlich eigentlich kaum erklärbar, und damit mit dem Makel von HighTech und Betrug behaftet.
Um diese Sekundenbruchteile zu erklären ist es notwendig, alle unsere Arbeitsabläufe exakt zu analysieren, um Fehler und Ungenauigkeiten zu verstehen.

Nachfolgend wird genau diese Fehleranalyse und die Arbeitsweise die zu einer genauen Anfahrt notwendig ist, erklärt. Vieles wird abstrakt klingen, manches langatmig, anderes ist schwer verständlich, aber es ist auch eine verdammt komplexe Materie und einiges soll und kann Ihnen aber helfen, sich zu verbessern.

Bedenken Sie bitte, Sie brauchen diesen Teil nicht, um GLP zu fahren. Er ist keine Garantieerklärung für Siege, es kann Ihnen aber helfen, sich zu verbessern.

Das Prinzip der Anfahrt kennen wir bereits, das habe ich oben beschrieben. Daran ändert sich auch nichts.

6.4. Die Einzelheiten bei der Anfahrt zum Ziel

Also befassen wir uns nun der Reihe nach mit den Einzelheiten der Abläufe einer solchen Anfahrt.
Ab hier schreibe ich bei Zeitangaben immer über Einzelzeiten, nicht mehr über die Gesamtsumme. Multiplizieren Sie die einzelnen Fehleinschätzungen mit 6 (Runden), dann wissen Sie, wie Sie einzelne Ungenauigkeiten beurteilen können.

Abläufe:

Zuerst einmal; was bedeutet z.B. eine Abweichung von 0,10 sec. bildlich?

Zum besseren Verständnis etwas Mathematik. Das durchschnittliche Tempo auf den letzten Metern vor Start und Ziel, so hat es sich in den letzten Jahren ergeben, liegt meist bei zwischen 40 und 50 km/h. Strecke (meter) = Fahrtzeit (sec) * Geschwindigkeit (km/h) / 3,6 (Umrechnungsfaktor um mit Sekunden rechnen zu können)

D.h. bei Tempo 50 erreichen wir die Ziellinie bei einer Abweichung von 0,01 sec. **14 cm** zu früh oder haben sie zu spät passiert, bei 0,1 sec. um 1,40 m verfehlt, bei 0,2 sec. fehlen 2,8 m, bei einer halben sec. sind es 7 m.

6.4.1. Wo ist der Messpunkt für das Auslösen der Messungen

Lassen Sie uns doch zuerst mal die Frage klären, **Wo messen Sie eigentlich?**

Viele schauen über die Motorhaube unmittelbar auf die Straße. Um zu beurteilen, ob die Fahrzeugfront dort die Linie überquert fahren Sie einfach mal ran und halten genau dann an, wenn Sie es meinen. Sie werden erstaunt sein, wo die Fahrzeugfront die Linie überquert. Wieviel Meter fehlen Ihnen? Mehr wie einer, weniger wie einer ?

Nun wird gerne argumentiert, dass das egal ist, der Punkt ist ja immer gleich.
Dazu einfach mal gerechnet; Der Transponder sitzt an der hinteren Stoßstange, weil er sich da am besten befestigen ließ. Wir nehmen die Autolänge mit 4,50 m und schauen direkt vor die Motorhaube. Unser Meßpunkt liegt damit mind. 1,50 m vor dem Auto. In der ersten Runde sind sie zu spät und beschleunigen über die Ziellinie, in der zweiten Runde sind Sie zu früh und bremsen darüber. Auch wenn sie die Uhr nun immer meinen gleich ausgelöst zu haben beträgt Ihre Meßdifferenz auf diesen 6 Meter Fahrtstrecke bei Tempo 50 = 0,432 sec., in der nächsten Runde bei Tempo 40 0,540 sec., also mehr als 0,1 sec. Wenn Sie nun „Ihre“ persönlichen Meßpunkte am Auto gefunden haben macht es Sinn, diese zu markieren.
Es sei denn, Sie steigen morgen in Ihr Auto und wissen noch auf den cm genau, wo dieser Punkt war.

6.4.2. Synchronisation zwischen Fahrer und Beifahrer:

Ähnlich wie Punkt eins, aber eben doch eine Kleinigkeit anders. Dazu machen Sie wieder eine kleine Übung. Setzen Sie und Ihr Beifahrer sich ins Auto und lassen es von einem dritten über die Linie schieben. Der Beifahrer gibt nun „Laut“, wenn er die Uhr drückt.
Ist das auch Ihr Punkt als Fahrer? Oder kommt dieser Punkt erst später oder liegt bereits hinter Ihnen?

Bedenken Sie lt. o.g. Formel, sollte sich eine Differenz von z.B. 45 cm ergeben so liegt jede Durchfahrt, die sie nach Ihrer Meinung exakt erwischen, über 0,03 sec. daneben.

6.4.3. Sitzposition

Sie haben die ersten beiden Punkte „abgearbeitet“ und gehen nun voller Elan an die Arbeit. Nach ein paar Runden stellen Sie Abweichungen fest, die sich wieder nicht erklären lassen. Woran liegen die?

Nun, es ist eigentlich recht einfach. Nach der ersten Stunde läßt Ihre Kraft, und damit Ihre Sitzhaltung nach. Sie schauen nicht mehr an der gleichen Stelle auf Ihren Meßpunkt wie zuvor, als Sie noch aufrecht und voller Motivation auf Ihrem Platz saßen. Damit ändert sich der Winkel, über den Sie auf den Punkt schauen.
Bildlich nachvollziehbar wird es mit der Übung unter „Wo ist der Messpunkt“.
Verändern Sie dazu Ihren Blickwinkel auf den Meßpunkt, indem Sie den Kopf oder Körper seitlich oder vorwärts bewegen. Damit ändert sich Ihr „Ziel“.

6.4.4. Meßabweichungen ? Abhilfe?

1. Kann man ausrechnen und 2. bekommt man schnell raus, wenn man darüber nachdenkt.
Gut umgesetzt haben wir nun sicherlich keine wissenschaftlich hochpräzise, aber dennoch vernünftige Basis gelegt, damit Beifahrer und Fahrer auf den gleichen Punkt fahren und messen und auch die Messungen immer an der nahezu gleichen Stelle erfolgen. Nicht mehr und nicht weniger.

Aufgabe des Fahrers:
Um die Null zu treffen muss der Fahrer ein Gespür dafür entwickeln, wieviel Zeit ihm noch für die vor ihm liegende Strecke zur Verfügung steht und danach seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen. Dazu muss er die Strecke im Verhältnis zur bleibenden Zeit in „Sektionen“ einteilen. Und danach seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen. So kann er recht genau sagen wieviel Zeit ihm noch verbleibt, um seinen anvisierten Punkt zu treffen.
Je genauer er das beherrscht, desto öfter geht es nahe an die „Null“.
Auf einer Rundstrecke, wo man immer und immer den gleichen Punkt anfährt hat man den großen Vorteil, dass man aus früheren „Anfahrtversuchen“ Vergleichswerte schöpfen kann. Heißt, wenn ich merke, dass ich immer zu früh oder zu spät an einen Punkt komme, oder ständig beschleunigen oder bremsen muss, sollte ich mal darüber nachdenken, wie ich meine Anfahrt verändern sollte. Bei Beschleunigungs- und Bremsvorgänge sind Zielpunkte zeitlich nicht mehr zu kalkulieren, bei gleichbleibender Geschwindigkeit ist es aber deutlich leichter.

Countdown durch den Beifahrer
Als Countdown bezeichnet man das Runterzählen der Zeit durch den Beifahrer, damit der Fahrer pünktlich auf der Linie ist.
Bis hierhin war das – so hoffe ich – noch nachvollziehbar, doch nun wird’s „etwas schräg“.

Stellen Sie sich vor, der Co zählt Sie herunter auf Null. Wie klingt das? Mit Worten ginge das leichter, aber vielleicht beschreibt es auch der nachfolgende Text, der den Rhythmus der Beifahrerworte widerspiegeln soll.

Runde1: Fünf Vier Drei Zwei Eins Null
Runde2: Füünnf Vier Dreeeiii Zwei EinsNull

Ich glaube jeder hat verstanden, worauf das Beispiel abzielt. Wortlängen, die Lautstärke, der Rhythmus ist immer unterschiedlich. Häufig kaum spürbar, aber eben vorhanden.

Wenn der Beifahrer nun bei Null ist blickt er von der Uhr auf und sucht die Linie, damit er abdrücken kann.

„Ah, da war sie oder da kommt sie“ - Reaktionszeit braucht er keine

(wohlgemerkt, wir versuchen hier gerade über 1/100 sec. zu philosophieren) – sie werden sicherlich zustimmen, dass man davon ausgehen muss, dass Fehler oder Ungenauigkeiten vorprogrammiert sind.

Im Fahrerkreis hört man immer wieder, dass die bei 3 oder 5 sec. aufhören zu zählen. Die gehen dann davon aus, dass bei der richtigen Geschwindigkeit ja am Ende alles passt.
Nun, wenn das so ok ist, ist es aber fraglich, ob das mit der notwendigen Regelmäßigkeit auch immer funktioniert.

Eine bessere Möglichkeit ist es eine Uhr zu benutzen, die sekundenweise einen Piepton abgibt. So etwas bekommt man bei Conrad für ca. 15 Euro.

Der Beifahrer braucht dann die letzten Sekunden nicht mehr zählen, dass macht der Fahrer für sich. Damit kann der Beifahrer sich am Ende völlig darauf konzentrieren, die Zeit exakt zu stoppen.

Fehlerhafte Messungen:
Nun wird's schon wieder schräg: Wenn der Beifahrer sein Handwerk beherrscht kann er Ihnen diese-Nuancen nun beurteilen, wie weit oder wie gut er „daneben" gedrückt hat. Denn daraus ergeben sich in den nächsten Runden neue Fahrtzeiten.

Ein Beispiel: Setzzeit 13 min. , 0,2 sec. zu früh gedrückt. Fahrtzeit laut Veranstalter perfekt, aber die Uhr hat 12:59,80 angezeigt. Würden wir in der nächsten Runde auf der Linie korrekt messen und die Uhr bei 13:00,00 stehen bleiben wäre die echt gefahrene Zeit 13:00,20 sec.. So hätte man sich zwei Punkte eingefahren, die nur in einer schlechten Messung begründet sind.

6.4.5. GLP Zeiten sind kein Hexenwerk

In den vorstehenden Ausführungen hat Stefan Kunze versucht zu beschreiben, wie er mit Christian Vidal als erfolgreiches GLP Team seit Jahren fährt. Das Team trifft heute nahezu regelmäßig Zeiten, die wir früher nicht für möglich gehalten haben. Der Grund liegt in solchen zeitintensiven Analysen.

Wenn die vorstehenden Zeilen dem Neueinsteiger ein Grundverständnis schaffen, dass die GLP Zeiten kein Hexenwerk sondern das Brot harter Arbeit sind, oder auch die alten Hasen und langjährigen Teilnehmer; noch den ein oder anderen Tipp mitnehmen können, dann ist der Zweck hier im Ratgeber mehr als erfüllt.

Die Beschreibung - wie der gesamte Ratgeber - erhebt nicht den Anspruch auf wissenschaftliche Richtigkeit und immer exaktes Treffen der „Null". Für letzteres muss jeder Teilnehmer seinen eigenen Weg finden. Aber erst die Fehleranalyse bringt den Teams hier aber die Möglichkeit sich zu verbessern.
Je höher das Zeitenniveau dauerhaft erreicht werden soll, desto mehr mentales und praktisches Training ist dafür unerlässlich.

Es ist keine Frage, in der Zukunft wird es immer mehr und genauere automatische Systeme geben, die einem das selbstständige Beurteilen darüber, ob man gerade beschleunigen oder verlangsamen muss, abnehmen.
In solchen Systemen fährt der Fahrer dann nicht nach eigenem Entscheiden, sondern nach Lämpchen oder Zeigern, die ihm genau das anzeigen. Je schneller solche Rechensysteme arbeiten, desto einfacher wird die Anfahrt auf die Linie und desto genauer werden die Ergebnisse sein.

Auch wenn es nach dem Ursprungsgdanken der GLP Serie vielleicht nicht so schön ist, die Entwicklung bzw. Weiterentwicklung solcher Möglichkeiten ist nun mal Teil unserer gesellschaftlichen Evolution.
Praktisch ist der Einsatz solcher Systeme nicht kontrollierbar, daher auch nicht verboten.

Wer was wie und warum einsetzt muss daher jeder für sich selbst entscheiden.

7. Ablauf einer GLP

7.1. Dokumentenabnahme am Tag der Veranstaltung

In der Graf Ullrich Halle in Nürburg sind ab Freitagnachmittag und Samstagmorgen Counter eingerichtet, bei der man die Dokumentenabnahme machen muss. Wir befinden uns bei einer Motorsportveranstaltung die zwar als Clubsport gefahren wird, sich schlussendlich nach den Regularien des Deutschen Motorsportbundes richtet.
Bei der Dokumentenabnahme

- ist die Nennbestätigung
- der Führerschein (bei Fahrerwechsel von beiden Teilnehmern)
- die DMSB Lizenz der die DMSB Startzulassung (sieh Kapitel oben) Fahre und Beifahrer
- der Fahrzeugschein / die Zulassungsbescheinigung Teil 2
- und die Vollmacht des Fahrzeughalters wenn das FZ nicht auf einen selber zugelassen ist
- ggf. die Bewerber (ggf. Lizenz eines Motorsportclubs) und / oder die Sponsorlizenz mit Vollmacht

vorzulegen.

Nach dem Papierkram bekommt man ein Nennungsdoppel für die technische Abnahme und an einem separaten Counter die Startnummern und kann sich dann (bei Bedarf) eine Tankkarte holen. Mit der Tankkarte kann dann oben an der T13 bargeldlos getankt werden. Der getankte Betrag wird ausgestrichen.

Gegen ein Pfand (Personalausweis oder etwas anderes) bekommt man dann den Transponder mit Halter ausgehändigt. Den kann man dann mittels Halter an der Karosserie befestigen. Hier hat es sich als hilfreich herausgestellt, wenn man Tape oder ähnliches dabei hat um den ggf. an die Karosserie kleben zu können.

Aber Achtung, macht das sorgfältig, denn wenn der Transponder weg ist müsst Ihr den bezahlen (ca. 450 EUR).

Transponder und nicht vollständig aufgebrauchte Tankkarten werden nach der Veranstaltung auch an diesen Schaltern wieder zurückgegeben und ihr erhaltet das Pfand bzw. das Geld zurück.

7.2. Technische Abnahme

Wenn die Startnummern geklebt sind, dann kann man sich zur technischen Abnahme (Freitag an der Graf Ullrich Halle, Samstag an der neuen Zufahrt) begeben.
Hier wird dann das bei der Dokumentenabnahme erhaltene Nennungsdoppel und der Fahrzeugschein und die beiden Helme vorgezeigt. Der technische Kommissar prüft das FZ und klebt dann einen Abnahmepunkt auf.
Dann sucht man sich einen Platz auf dem Parkplatz. Hier helfen engagiert Sportwarte bei der Suche.

7.3. Fahrerbesprechung und Flaggen

Nach der technischen Abnahme der Fahrzeuge werden die auf dem Parkplatz an der neuen Zufahrt aufgestellt. Um 07:45 findet dann eine Fahrerbesprechung statt. Bei dem Briefing gibt der Fahrtleiter der Veranstaltung wichtige Hinweise zur Streckenbeschaffenheit und Besonderheiten wie nasse Stellen, Laub oder eine abgestreute Ölspur.

Als nächstes werden die Flaggen erklärt. Diese sind als Kommunikationsmedium zwischen den Teilnehmern und den Streckenwarten sehr wichtig, denn die Flaggen weisen auf Situationen und eventuelle Gefahrenpunkte hin.

Folgende Flaggen werden bei der RCN-GLP genutzt.

NATIONALFLAGGE: **Start**
Der Teilnehmer wird einzeln durch senken der Flagge gestartet.

ROT: **Abbruch**
Aus Sicherheitsgründen wird die GLP abgebrochen.
Die rote Flagge wird an Start/Ziel und an den Hauptposten gezeigt.
Die Fahrzeuge verlangsamen ihre Geschwindigkeit. Es besteht Überholverbot.
Die Strecke wird durch die Boxengasse verlassen.

GELB: **Gefahr**
Die gelbe Flagge stillgehalten signalisiert Gefahr auf der Strecke. Geschwenkt bedeutet, die Gefahr ist direkt voraus.
Überholen ist in jedem Fall verboten.
Werden an einem Posten gleichzeitig zwei gelbe Flaggen geschwenkt, müssen sich die Fahrer darauf vorbereiten, anzuhalten.
Es kann eine Code 60 Phase folgen.
Stillgehalten Gelb bei einem Schleppverband bedeutet: der Schleppverband kann überholt werden.
Doch ein überholen der Teilnehmer untereinander ist verboten.

<u>FLAG MASTER:</u> Gefahr
Die in der RCN GLP eingesetzten Flash Lights (Flag Master) haben die Bedeutung einer einzeln geschwenkten gelben Flagge.

<u>Code 60:</u> Geschwindigkeit von unter 60 km/h muss eingehalten werden.
Durch einen Unfall kann die Strecke blockiert sein.
Es befinden sich Personen und Hilfsfahrzeuge am Ort des Unfalls.
Die Geschwindigkeit wird durch Radar kontrolliert.

<u>GRÜN:</u> Aufhebung der Gefahrenzone.
Die GELB und Code 60 Phase wird durch zeigen der grünen Flagge aufgehoben.
Die Teilnehmer haben wieder freie Fahrt. Es darf wieder überholt werden.

<u>BLAU:</u> Überholen lassen
Die blaue Flagge signalisiert, ein Teilnehmer schließt auf und will überholen.
Achtung: er kann schon neben ihnen sein.
Zum besseren Verständnis auf der Strecke ist zu beachten, dass man

- andere Teilnehmer so behandelt, wie man selbst behandelt werden möchte.
- Kurze und sichere Überholvorgänge durch Blinkzeichen ermöglicht.
- Rechts blinken, rechts bleiben. Links blinken, links bleiben.
- Sicheres Überholen liegt in der Verantwortlichkeit des überholenden Fahrers.
- Beim Überholen Raum lassen.
- Nicht in Lücken stoßen, die nicht da sind.
- Sportliches Verhalten, Rücksichtnahme und Fairness zeigen.

<u>GELB ROT GESTREIFT:</u> Rutschgefahr
Die Flagge wird still gehalten und bedeutet, dass sich Öl oder eine große Verunreinigung auf der Fahrbahn befindet. Zeigen die Streckenwarte dabei mit dem Finger auch noch in Richtung Himmel,

Achtung plötzlich einsetzender Regen.

<u>Weiße Flagge:</u> Langsames Fahrzeug
Warnt, dass vor dem Teilnehmer ein sehr langsames Fahrzeug fährt.

7.3.1. Flaggen der Fahrtleitung am Ende der Boxengasse

Besonderheiten die der Fahrtleiter einem speziellen Team oder Fahrzeug anzeigen möchte, wenn z.B. eine Runde schneller als 11:15 gefahren worden ist, werden am Ende der Boxengasse gegenüber Posten 62 in Verbindung mit der Startnummer gezeigt.

<u>SCHWARZ:</u> in der nächsten Rund Ab an die Box
Der betreffende Teilnehmer hat nach Beendigung der Runde sofort in die Boxengasse zu fahren und sich beim Rennleiter zu melden. Zuwiderhandlungen werden mit empfindlichen Sportstrafen geahndet.

<u>SCHWARZ MIT ORANGENEM KREIS</u>: Vermuteter techn. Defekt
Der betroffene Teilnehmer muss sofort die Boxengasse fahren, da an seinem Fahrzeug ein techn. Defekt vermutet wird.

Erst wenn der beanstandete Defekt behoben ist darf der Teilnehmer weiterfahren.

<u>SCHWARZ/WEIß DIAGONAL:</u> Verwarnung

Sie signalisiert dem betreffenden Teilnehmer, dass ein unsportliches Verhalten auf der Strecke gemeldet wurde.

Bei wiederholter Verfehlung kann der Teilnehmer disqualifiziert werden.

7.4. Weiße Ecken für die hintere Scheibe

Damit die alten Hasen und die Neueinsteiger auf der Nordschleife gut mit einander zurecht kommen, kann man sich als Rookie eine „weiße Ecke“ das ist eine quadratische Folie in der Form 15 mal 15 cm beim Fahrtleiter nach der Fahrerbesprechung holen und diese in die hintere Ecke der Heckscheibe kleben. Das dient dann den alten Hasen als Orientierung, das das vor ihm fahrende Fahrzeug mit Einsteigern besetzt ist, die noch mit sich und der Strecke genug zu tun haben und er beim passieren eines solchen Fahrzeuges besondere Sorgfalt und Rücksicht walten lassen muss.

7.5. Anfahrt zum Start

Nach der Fahrerbesprechung werden dann die FZ in 2er Reihen mittels Führungsfahrzeug zur Startlinie vor der Tribüne 13 (kurz T13) geführt und vom Fahrtleiter dann einzeln mit der Nationalflagge gestartet

7.6. No Go’s in der Wartezone

Damit man eine evtl. Geschwindigkeitsunterschied zwischen eine Trocken und einer Naßrunde auffangen kann, gibt es auf der Döttinger Höhe eine Wartezone.

Diese ist mit weißen Flaggen (Beginn Die Wartezone befindet sich zwischen km 17.97 und 19.45 (Posten 189 - 197) auf der rechten Fahrbahnseite) gekennzeichnet.

- **Das Verlassen des Fahrzeugs ist nicht gestattet.**
- **Ebenso darf in der Wartezone keinesfalls zurückgesetzt werden.**
- **Ebenfalls darf die Fahrertür nicht geöffnet werden, denn von hinten kommt der Verkehr auf der DöHö.**

Sachrichter kontrollieren dass und bei einem Verstoß ist man aus der Wertung.

7.7. Dem Beifahrer wird schlecht was ist zu tun

Der Fahrer und Beifahrer bilden ein Team. Wird es nun dem Beifahrer schlecht, und der Beifahrer muss aufgeben, dann muss das gesamte Team aufgeben.

Den Beifahrer an der T13 oder in Breidscheid an die frische Luft zu setzen um dann alleine weiterzufahren ist unzulässig und wird mit Wertungsausschluß bestraft.

7.8. Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung

Leider kommt es immer wieder vor, dass nach der Veranstaltung geschaut wird, wo bin ich gelandet. Wenn das kein Pokalrang ist, dann kann ich ja jetzt einfach nach Hause fahren. Weit gefehlt. Denn in der GLP Serie, wie im kompletten Motorsport ist die Siegerehrung Bestandteil der Veranstaltung. Steht so im Art 32 des Veranstaltungsreglements des DMSB.

> **Art. 32 Siegerehrung**
> Die Siegerehrung ist Bestandteil der Veranstaltung. Die zu ehrenden Teilnehmer sind verpflichtet, an der Zeremonie teilzunehmen

Außerdem zeugt die Teilnahme an der Siegerehrung auch von Respekt vor denjenigen, die einen Pokal gewonnen haben und ein großer Teilnehmerkreis gibt der Siegerehrung nochmal eine besondere Note.

Sollte es dann doch nicht anders gehen und man einen anderen dringenden Termin haben, dann ist es guter Stil sich beim Fahrtleiter abzumelden.