



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## Ausschreibung:

### 1. Allgemeine Beschreibung:

Der ÖTSV-Klassik-Trial A-Cup (im Folgenden abgekürzt: A-Cup) umfasst fünf Trial-Bewerbe in Österreich, die als Serie in einer Jahres-Gesamt-Wertung zusammen gefasst werden. Die Veranstaltungen werden separat zu den laufenden Bewerben der österr. ÖTSV und OSK Trial-Meisterschaften ausgetragen.

Die Bewerbe werden als Klassik-Trials organisiert. Das Treffen der Fahrer und das Fahren mit alten Motorrädern in dafür angepassten Sektionen steht im Vordergrund. Fahrer von modernen Motorrädern oder Motorrädern die reglementbedingt weder in der Klasse PRE65 oder Twinshock starten können, wird die Teilnahme in der Klasse „Modern“ ermöglicht, jedoch ist auch für diese Teilnehmer das Reglement des Klassik-Trials, z.B: "Vorderrad Stillstand + Fuß = 5 Punkte" verbindlich.

Der A-Cup soll den Rahmen für regelmäßige Treffen von Klassik-Trial-Fans bilden, weshalb sich die Veranstaltungen eher als „bewerbsmäßig durchgeführtes Trial-Treffen“ denn als „österreichische Klassik-Trial Meisterschaft“ verstehen.

### 2. Veranstaltungen:

Es werden fünf Veranstaltung ausgetragen, die geografisch betrachtet, möglichst gleichmäßig über ganz Österreich verteilt sein sollen. Möglichst große Runden sollen für alle das „Fahrerlebnis“ intensivieren.

Für 2015 sind folgende Veranstaltungen geplant:

<b>23.-24. April 2016</b>	<b>Ramsau, NÖ</b>
<b>21.-22. Mai 2016</b>	<b>Lehenrotte, NÖ</b>
<b>24.-25. Juni 2016</b>	<b>Salzstiegl, Stmk</b>
<b>20.-21. August 2016</b>	<b>Kufstein, T</b>
<b>10.-11. September 2016</b>	<b>Gaissau, Sbg</b>

### 3. Organisator(en) des A-Cup:

Der Klassik-Trial A-Cup wird als autonome Serie im Rahmen des Österreichischen Trialsport Verbandes (ÖTSV) ausgetragen.



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## 4. Veranstalter:

Die Veranstalter der Bewerbe sind für die ordnungsgemäße Durchführung der Bewerbe allein verantwortlich, das gilt insbesondere für alle behördlichen, versicherungstechnischen und schadenersatzrechtlichen Angelegenheiten. Daraus folgt, dass alleine der Fahrleiter vor Ort letzte Entscheidungen treffen kann, die für alle Anwesenden verbindlich ist.

Die hier vorliegende Rahmenausschreibung versteht sich als Mindestanforderung an Veranstalter und Teilnehmer. Wenn erforderlich, steht es einem Veranstalter frei, zusätzliche Bestimmungen festzulegen, um einen geregelten Ablauf bzw. behördliche bzw. sonstige Regelungen zu entsprechen.

## 5. Bewerbe vor Ort:

Die Bewerbe können als Zweitages-Veranstaltung durchgeführt werden. Das heißt, beide Tage werden im abschließenden Veranstaltungsergebnis zusammengezählt.

Jedem Veranstalter steht es frei, stattdessen Eintages-Veranstaltungen mit separatem Endergebnis und Siegesfeier am Samstag und Sonntag durch zu führen.

Es ist ein erklärtes Ziel, die Veranstaltungen mit möglichst geringem Aufwand zu ermöglichen. Punkterichter können entfallen, wenn stattdessen in Gruppen gefahren wird und sich die Teilnehmer gegenseitig bewerten.

## 6. Sektionen, Spuren:

Die Sektionen sollen den technischen Anforderungen von klassischen Motorrädern entsprechen. Das betrifft z.B.: geringere Bodenfreiheit, größerer Wendekreis, hohes Gewicht usw. Weiters soll es auch ungeübteren und körperlich unbeweglicheren Fahrern möglich sein, bei entsprechender Spurwahl mit möglichst geringem Risiko für Fahrer und Motorrad an den Veranstaltungen teil zu nehmen. Gerade auch beim Sektionsbau ist auf das Wertungssystem „stehendes Vorderrad + Fuß = 5 Punkte“, sowie „Rad-Versetzen im Stand ist verboten“ zu achten.

Bei Gruppenfahrweise sollten mind. 15 Sektionen verschiedene vorbereitet werden, damit die Gruppen möglichst staufrei bleiben. Es sollten ein bis zwei Doppelsektionen vorbereitet werden, in denen vor allem die Länge der Abschnitte und die dafür erforderliche Konzentration als Kriterium zu berücksichtigen ist.



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



In der A-Cup-Gesamt-Wertung werden insgesamt drei Spuren geführt:

**Gentleman (weiß)**, leicht. Für Einsteiger, außer Form geratene und Fahrer von schwerem Gerät. Prinzipieller Charakter: Kupplungsfrei befahrbar, keine Stufen.

**Clubman (gelb)**, anspruchsvoll. Für Hobbyfahrer. Prinzipieller Charakter: Kupplungsfrei befahrbar mit Stufen und Steilfahrten.

**Expert (blau)**, schwierig. Für trainierte Hobbyfahrer. Prinzipieller Charakter: technisch anspruchsvoll, jedoch möglichst kupplungsfrei befahrbar.

Jedem Teilnehmer steht es frei, nach vorheriger Mitteilung eine komplette Sektion in einer schwereren Spur zu starten, als er genannt hat. Das dabei erzielte Ergebnis wird in die Punktekarte eingetragen. Einen Vorteil daraus ergibt sich für den Teilnehmer nicht.

## 7. Klassen:

Es wird in 3 Klassen (Unterteilung nach Bauart des Motorrades) gestartet:

**PRE 65:** für Motorräder bis Baujahr 1965. Für die Einstufung maßgeblich ist der Beginn der Produktion einer Serie. Z.B. Eine Triumph Tiger-Cub mit Baujahr 1966 ist teilnahmeberechtigt, da dieses Motorrad unverändert auch vor 1965 gebaut wurde. Der PRE65-Charakter des Motorrads soll gewahrt sein.

**Twinschock:** Motorräder ab Baujahr 1965 mit zwei gleichartigen Federbeinen hinten, jeweils eines links und rechts vom Hinterrad. Keine hydraulischen Kupplungen, keine Scheibenbremsen, keine Wasserkühlungen.

**Modern:** alle Motorräder, die an keiner der vorhin genannten Klassen teilnehmen können

Die Klassen Twinschock und Modern werden in allen drei Spuren (Gentleman, Clubman, Expert) gewertet.

Für die Klasse PRE65 gibt es nur Wertung für die Spuren (Gentleman und Clubman). Die Spur Expert soll sich an den Möglichkeiten von Twinschock-Motorrädern orientieren und ist für technisch authentische PRE65 (Gewicht, Radstand, Bodenfreiheit) ungeeignet oder könnte Fahrer und/oder Motorrad einem erhöhtem Risiko aussetzen. Eine Nennung mit PRE65-Motorrädern und Wertung in Klasse Twinschock (z.B. Expert) ist möglich, auch wenn das PRE65-Motorrad hinten ungefedert oder als Monoshock (originales Federungssystem) ausgeführt ist.



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## 8. Nenngelder:

Das Nenngeld beträgt für einen Tag € 25,- / Person.

Bei Teilnahme am Samstag und Sonntag einer Veranstaltung, beträgt das Nenngeld gesamt € 45,- / Person. Nenngeldermäßigungen für einzelne Teilnehmergruppen sind nicht vorgesehen.

Sollte einem Fahrer eine Teilnahme am zweiten Tag nicht möglich sein (aus welchem Grund auch immer), ist der Differenzbetrag von € 20,- dem Fahrer zurück zu erstatten, wenn er vorab für beide Tage genannt hatte. Diese Möglichkeit besteht nur bis zum Nennschluss des zweiten Tages. Da die Gruppen vorbereitet werden müssen, sollen schon am Samstag möglichst alle Teilnehmer auch für Sonntag nennen.

## 9. Wertung, Preise bei den Bewerben:

Die Veranstaltungen werden in Zweitageswertung ausgetragen. Die unterschiedlichen Kategorien werden gesondert gewertet.

Jeder Teilnehmer, der an beiden Tagen teilgenommen hat, erhält einen Erinnerungspreis. Für die erfolgreichsten drei Teilnehmer pro Klasse (in der jeweils schwierigsten Spur) sind Sonderpreise (z.B. Pokale) vor zu sehen. Die erfolgreichsten drei Teilnehmer in den jeweils einfacheren Spuren pro Klasse werden zumindest in Form von Urkunden gesondert geehrt. Jedem Veranstalter steht es frei Einzeltages-Wertungen zu prämiieren, bzw. Sonderpreise usw. zu vergeben.

Es gibt keine Teilnehmerbeschränkung, sofern nicht diesbezügliche spezielle behördliche Auflagen erteilt wurden, gesetzliche Auflagen bestehen oder diese ausdrücklich in der Ausschreibung der Veranstaltung angeführt sind. Alle Teilnehmer werden gewertet, unabhängig von der Nationalität oder davon, ob er im Besitz einer nationalen oder internationalen Lizenz ist. Nichtgefahrere, bzw. nicht auf der Punktekarte abgezwickte bzw. ausgefüllte Sektionen werden mit fünf Fehlerpunkten gewertet. Jeder Teilnehmer ist selbst für eine vollständig ausgefüllte Punktekarte verantwortlich, auch wenn es sich um einen Gruppenkarte handelt.

## 10. Youngtimer-Regelung:

Zur Förderung der Youngtimer unter den Monoshock-Motorrädern, sowie zur Vorbereitung einer möglichen neuen Klasse „Youngtimer“ wird in der Klasse Modern (und nur hier!) das Alter des Motorrades in der Wertung berücksichtigt. Ab Motorrad Baujahr 1987 wird in Dreijahressprüngen jeweils ein zusätzlicher Fehlerpunkt dem Tagesergebnis hinzugerechnet.

Als Formel gilt: Punktezuschlag pro Wertungstag (ganzzahlig, ohne Komma) = (Baujahr – 1984) / 3.  
Das bedeutet: -BJ 1986 = 0 Pkt, 1987-1989 = 1 Pkt, 1990-1992 = 2 Pkt, 1993-1995 = 3 Pkt,  
1996-1998 = 4 Pkt, 1999-2001 = 5 Pkt, 2002-2004 = 6 Pkt, 2005-2007 = 7 Pkt, 2008-2010 = 8 Pkt,  
2011-2013 = 9 Pkt, 2014 – 2016 = 10 Pkt. (Bitte auch Punkt 16 beachten!)



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## 11. Reglement:

- Die Teilnehmer fahren gemeinsam in Gruppen und werten sich selbst. (Ausnahme: der Veranstalter stellt Punkterichter, oder Guides, die mit den Gruppen mitfahren und die Wertung übernehmen.)
- folgende Punkte sind zu vergeben: 1-2-3-5.
- A-Cup-Sonderregelung 1: „Vorderrad Stillstand + Fuß = 5“. Blockiert das Vorderrad während der Vorwärtsbewegung des Fahrzeugs (z.B. bei einer Abfahrt) wird ein etwaiger gesetzter Fuß jeweils mit einem Punkt gewertet.
- A-Cup-Sonderregelung 2: Versetzen des Vorder- oder Hinterrad aus dem Stand ist verboten. Das Versetzen eines der Räder während der Vorwärtsbewegung ist gestattet.

Punktewertung innerhalb der beobachteten Sektionen:

- a) 1 Fehler **1 Punkt**
- b) 2 Fehler **2 Punkte**
- c) Mehr als 2 Fehler **3 Punkte**

### Definition eines Fehlers:

Jede Berührung von einem Teil des Fahrers oder des Motorrades (ausgenommen Reifen, Fußrasten und Motorschutzplatte) mit dem Boden oder einem Hindernis (Baum, Felsen, etc.).

- d) Scheitern **5 Punkte**

### Definition von Scheitern:

- Das Motorrad zum Stillstand kommt und sich der Fahrer abstützt (Vorderrad Stillstand + Fuß = 5)
- Das Vorderrad bzw. das Hinterrad im Stillstand seitlich versetzt wird (mit oder ohne Fehler)
- das Motorrad bewegt sich zurück (mit oder ohne Fehler)
- der Fahrer oder das Motorrad beschädigt oder verschiebt eine Markierung, Begrenzung oder ein Sektionsband
- der Fahrer steigt vom Motorrad ab und berührt mit beiden Beinen den Boden (entweder mit beiden Beinen auf der gleichen Seite oder hinter dem Motorrad).
- das Motorrad berührt mit dem Vorder- oder Hinterrad den Boden außerhalb der Sektionsbegrenzung
- der Fahrer erhält fremde Hilfe
- der Fahrer oder sein Betreuer/Mechaniker verändert die Sektion
- der Lenker des Motorrades berührt den Boden
- der Fahrer fährt eine komplette Schleife und kreuzt seine Spur mit beiden Rädern
- Verlassen der für die betreffende Klasse vorgeschriebenen Spur, ausgenommen ein Teilnehmer gibt vor Einfahren in die Sektion bekannt, dass er die vollständige Sektion in einer schwereren Spur als die ursprünglich genannte durchfahren wird.

Es wird in jeder Sektion nur der schwerste Fehler gewertet.

Alle Strafpunkte werden addiert. Sieger ist der Fahrer mit der niedrigsten Gesamtpunkteanzahl unter Berücksichtigung von etwaigen Bonuspunkten. Bei Punktegleichheit entscheidet die größere Anzahl der 0-Sektionen. Sollte weiterhin Gleichstand bestehen, wird der ältere Teilnehmer dem Jüngeren vorgereicht. Falls bei der Vergabe von Strafpunkten Fragen offen bleiben, wird zugunsten des Fahrers entschieden!



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## **Ausschluss:**

Ein Fahrer wird ausgeschlossen, wenn:

- er ohne Helm Motorrad fährt
- er die offiziell markierte Fahrtstrecke verlässt
- er in einer Wertungssektion trainiert
- er den Anweisungen des Fahrtleiters nicht Folge leistet

## **12. Gruppen:**

Die Gruppenzusammenstellung obliegt dem Veranstalter.

Gruppen mit Teilnehmern aus verschiedenen Spuren sind zu vermeiden, wenn eine Veranstaltung ganz oder teilweise für einzelne Spuren auch unterschiedliche Sektionsplätze vorgesehen hat

Da die Gruppenzusammenstellung vorbereitet und die Gruppenkarten geschrieben werden müssen, sollte der Nennschluss prinzipiell eine Stunde vor Veranstaltungsbeginn angesetzt werden. Nachnennungen sollten sich aus organisatorischen Gründen auf den Ausnahmefall beschränken, oder mit Hilfe von Vorabnennungen möglichst vermieden werden.

## **13. A-Cup Gesamtwertung:**

Für die A-Cup Jahreswertung wird jeder Veranstaltungstag einzeln berücksichtigt, unabhängig ob es sich um eine Zweitagesveranstaltung oder um zwei Einzeltages-Bewerbe handelte.

In die Gesamtwertung werden alle Tages-Ergebnisse, ohne Streichresultate, aufgenommen.

Gewertet wird jede einzelne Klasse und jede einzelne Spur nach folgendem Punktesystem: 25-20-16-13-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1.

Jeder gewertete Fahrer erhält zumindest einen Punkt.

Im Falle von Punktgleichheit, entscheidet das Geburtsdatum des Teilnehmers. Ältere Teilnehmer werden vorgereicht.

## **14. Neu ab 2015:**

In der Jahreswertung werden nur Teilnehmer gereicht, die zumindest bei 50% der Wertungsläufen genannt haben.

Beispiel 1, bei 8 durchgeführten Wertungstagen: Jahreswertung bei 4 Nennungen

Beispiel 2: bei 10 durchgeführten Wertungstagen: Jahreswertung bei 5 Nennungen

Die erfolgreichsten drei Teilnehmer pro Kategorie werden im Rahmen der Jahresfeier des ÖTSV geehrt.



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## 15. Neu ab 2016: Damenwertung!

Prinzipiell werden alle teilnehmenden Fahrer/Innen wie oben beschrieben in der Jahreswertung berücksichtigt.

Darüber hinaus wird für alle teilnehmenden Frauen eine gesonderte Damen-Jahreswertung geführt. Für die Damenwertung gelten folgende Bestimmungen:

- jede Teilnahme wird in der Damenwertung berücksichtigt (keine 50%-Regelung in Damenwertung)
- Für die Damenwertung werden alle Teilnehmerinnen innerhalb einer Spur zusammengefasst. Z.B. alle Teilnehmerinnen in der weißen Spur (übergreifend PRE65, Twinshock und Modern).
- Die Reihung erfolgt wie in der generellen Jahreswertung nach Fehlerpunkte. Bei Punktegleichheit nach Nuller. Bei Nullerleichheit nach Alter der Teilnehmerinnen.
- Es wird nur eine Damenjahreswertung geführt. Das bedeutet, Teilnehmerinnen einer schwierigeren Spur werden bei der Punktevergabe vorgereicht.
- Eine Prämierung der erfolgreichsten Teilnehmerinnen der Damenwertung erfolgt im Zuge der Jahressiegerinnenehrung.
- eine gesonderte Damenwertung mit gesonderter Preisverleihung bei den Veranstaltungen vor Ort ist nicht vorgesehen, kann aber auf freiwilliger Basis seitens des Veranstalters durchgeführt werden.

## Zur Veranschaulichung,

Ergebnisse bei z.B. 6 Wertungsläufen, Fehlerpunkte:

Teilnehmerin	Spur	Klasse	Fp. Lauf 1	Fp. Lauf 2	Fp. Lauf 3	Fp. Lauf 4	Fp. Lauf 5	Fp. Lauf 6	
Fahrerin A	blau	Modern	35	23					
Fahrerin B	gelb	Twinshock	28	25	13	25			
Fahrerin C	weiß	Twinshock	13	5	22	25	17	18	
Fahrerin D	weiß	Pre65					5	20	

## Jahreswertung

Platz	Teilnehmerin	Spur	Klasse	WP Lauf1	WP Lauf2	WP Lauf3	WP Lauf4	WP Lauf5	WP Lauf6	Ges. Punkte
1.	Fahrerin C	weiß	Twinshock	16	16	20	20	20	25	117
2.	Fahrerin B	gelb	Twinshock	20	20	25	25			90
3.	Fahrerin A	blau	Modern	25	25					50
4.	Fahrerin D	weiß	Pre65					25	20	45



# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2016



## 16. Neu ab 2016: historische Motorräder in Klasse „Modern“

Es bleibt weiterhin gestattet, mit historischen Motorrädern (also jene, die auch in Klasse Twinshock oder Pre65 starten dürften) in der Klasse Modern zu starten. Für die Youngtimerregelung (siehe Punkt 10.) gilt jedoch das Baujahr des ursprünglich gefahrenen Motorrades für die Klasse Modern. Bei Verwendung eines Motorrades einer historischen Klasse darf also in der Klasse Modern kein Punktevorteil aufgrund des Baujahres entstehen.

*Begründung: historische Motorräder sollen prinzipiell in historischen Klassen starten! Eine Wettbewerbsverzerrung aufgrund der Youngtimer-Wertung in der Klasse Modern soll somit verhindert werden. Andererseits soll es Teilnehmer/Innen möglich sein, im Falle eines Motorradwechsels innerhalb einer Saison, der auch einen Klassewechsel zur Folge hätte, die Jahreswertung in der begonnen Klasse vollständig zu Ende fahren zu können.*

Dezember 2016