



Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2015



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:

09.-10. Mai 2015	Ramsau, NÖ
27.-28. Juni 2015	Lehenrotte, NÖ
04.-05. Juli 2015	Salzstiegl, Stmk
15.-16. August 2015	Kufstein, T
05.-06. September 2015	Limberg, NÖ

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 2015



4. Veranstalter:

Der 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 der Fahrtleiter alleine vor Ort die letzte Entscheidung 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, 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 2015



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

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

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

Expert (blau), schwierig. Für gute Hobbyfahrer. Prinzipieller Charakter: 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 2015



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 – 2015 = 10 Pkt.



Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup 2015



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 2015



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 Punktegleichheit, entscheidet das Geburtsdatum des Teilnehmers. Ältere Teilnehmer werden vorgereiht.

Neu ab 2015:

In der Jahreswertung werden nur Teilnehmer gereiht, 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.

Jänner 2015