



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 2013 sind folgende Veranstaltungen geplant:

27.-28. April 2013	Lunz / See (Enöckl), NÖ
29.-30. Juni 2013	Lehenrotte, NÖ
6.-7. Juli 2013	Salzstiegl, Stmk
10.-11. August 2013	Kufstein, T
31. August -1. September 2013	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.



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 Fahrleiter 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, geringere Wendekreis, hohes Gewicht usw. Weiters soll es auch ungeübteren und unbeweglicheren Fahrern möglich sein, bei entsprechender Spurwahl mit möglichst geringem Risiko für Fahrer und Motorrad an den Veranstaltungen teil zu nehmen. Nicht zu Letzt ist beim Sektionsbau auf das Wertungssystem „stehendes Vorderrad + Fuß = 5 Punkte“, sowie „Rad-Versetzen im Stand ist verboten“ zu achten.

Bei Gruppenfahrweise sollten mind. 15 Sektionen 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

**Ausschreibung
2013**

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 sehr gute Hobbyfahrer. Prinzipieller Charakter: schwierig, 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.

Zur Wahrung eines für Teilnehmer leicht verständlichen und einheitlichen Systems, insbesondere zur Vermeidung von Leistungsanforderungen nach schwierigeren Sektionen, werden bei A-Cup Veranstaltungen nur die oben angeführten Spuren und Klassen ausgeschrieben.

7. Klassen:

Es wird in 3 Klassen (Unterteilung nach Bauart des Motorrads) 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.

Twinshock: Motorräder von 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 Twinshock 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 ist für technisch nicht modernisierte PRE65 ungeeignet oder würde Fahrer und/oder Motorrad einem vermeidbar hohem Risiko aussetzen, weshalb hier keine Wertung erfolgt. Eine Nennung mit PRE65-Motorrädern und Wertung in Klasse Twinshock (z.B. Expert) ist möglich, auch wenn das PRE65-Motorrad hinten ungefedert oder als Monoshock (originales Federungssystem) ausgeführt ist.



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. In der Veranstaltungsgesamtwertung werden die einzelnen Spuren hinter einander gereiht, d.h. für Twinshock und Allgemein: Expert -> Clubman -> Gentleman und PRE65: Clubman -> Gentleman.

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 Sektionen werden mit fünf Fehlerpunkten gewertet.

10. Altersbonus-Regelung:

Teilnehmer, die mit 1. Jänner des Veranstaltungsjahres das 40 Lebensjahr überschritten haben, erhalten in der 2-Tageswertung einen Fehler-Punkte-Abzug (Bonus), der sich wie folgt ergibt:

40 - aktuelles Veranstalterjahr (JJJJ) + Geburtsjahr (JJJJ),

zum Beispiel: $40 - 2013 + 1953 = -20$ Punkte. Bei Teilnehmern, die jünger sind als 40 Jahre werden ausschließlich die tatsächlichen Strafpunkte gewertet, es gibt also weder einen Bonus noch ein Malus in Form von zusätzlichen Punkten.

Der Altersbonus wird in die Gesamtwertung eingetragen und berücksichtigt wie eine zusätzliche Runde.



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).
- der Fahrer hat nicht beide Hände am Lenker, während er sich bei Stillstand abstützt
- 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 Motor stirbt ab bzw. läuft nicht, während sich der Fahrer abstützt
- 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, werden die Teilnehmer ex-aequo gewertet. Falls bei der Vergabe von Strafpunkten Fragen offen bleiben, wird zugunsten des Fahrers entschieden!



Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A-Cup

**Ausschreibung
2013**

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 Fahrleiters nicht Folge leistet

12. Gruppen:

Die Gruppenzusammenstellung obliegt dem Veranstalter. Dabei sollten prinzipiell die Teilnehmer nach Klassen und Spuren zusammengefasst werden. Bei größeren Starterfeldern innerhalb einer Spur einer Klasse sollten möglichst Fahrer mit vergleichbarer Leistungsstärke zusammengefasst werden. Am Sonntag sollten in jedem Fall jene Fahrer, die für den Gesamtsieg in Betracht kommen, in einer Gruppe zusammen gezogen werden. Dieses System bietet auch größtmögliche sportliche Fairness.

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. Der Alterbonus wird pro Veranstaltungstag in halber Höhe berücksichtigt.

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, werden die Teilnehmer ex-aequo gewertet.

Die erfolgreichsten drei Teilnehmer pro Klasse und Spur werden im Rahmen der Jahresfeier des ÖTSV geehrt.

Dezember 2012