# Österreichischer ÖTSV Klassik-Trial A Cup 2020

Stand: 20.08.2020

# Ausschreibung:

1. Allgemeine Beschreibung:
Der ÖTSV-Klassik-Trial A-Cup (im Folgenden abgekürzt: A-Cup) umfasst sechs Trial-Bewerbe in Österreich, die als Serie in einer Jahres-Gesamt-Wertung zusammengefasst werden. Die Veranstaltungen werden separat zu den laufenden Bewerben der österr. ÖTSV und AMF Trial-Meisterschaften ausgetragen.

Die Bewerbe werden als Klassik-Trials organisiert. Die „Klassische Fahrweise“ soll in dieser Serie im Vordergrund stehen.Trial“fahren“ (und nicht Hüpfen und Versetzen des Vorder – oder Hinterrads am Stand) ist mit allen Motorrädern (Pre ´65, Luftgekühlt bis 1990, Modern) gewünscht.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 Luftgekühlt starten können, wird die Teilnahme in der Klasse „Modern“ ermöglicht, jedoch gilt auch für diese Teilnehmer das Reglement des Klassik-Trials, z.B: "Vorderrad Stillstand + Fuß = 5 Punkte“. Zusätzlich gibt es für die Klasse „Modern“ Zusatzpunkte für das Alter des Motorrads (je älter desto weniger Zusatzpunkte) um die Chancengleichheit für Motorräder aus den 90er und 00er-Jahren anzupassen (siehe Pkt. 10 der Ausschreibung).

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

Für 2020 sind folgende Veranstaltungen geplant:

| | |
|---|---|
| 11. – 12. Juli 2020 | Lunz/See, NÖ |
| 25. – 26. Juli 2020 | Kufstein, T |
| 15. – 16. August 2020 | Salzstiegl, Stmk |
| 12. – 13. September 2020 | Gaissau, Sbg |
| 10. – 11. Oktober 2020 | Ramsau, NÖ |

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

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 der Fahrtleiter vor Ort Entscheidungen treffen kann, die für alle Anwesenden verbindlich ist. Die ÖTSV Veranstalter behalten sich das Recht vor, Nennungen ohne Angabe von Gründen abzulehnen.

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 zu ermöglichen und behördlichen oder sonstigen Regelungen zu entsprechen.

5. Bewerbe vor Ort:
Die Bewerbe werden als Zweitages-Veranstaltung durchgeführt. Das heißt, beide Tage werden im abschließenden Veranstaltungsergebnis zusammengezählt.

Jedem Veranstalter steht es frei, stattdessen Eintages-Veranstaltungen mit separatem Endergebnis und Siegerehrung am Samstag und Sonntag durchzuführen.

Es ist ein erklärtes Ziel, die Durchführung von 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 teilzunehmen. 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 verschiedene Sektionen vorbereitet werden, damit die Gruppen möglichst staufrei bleiben. Es können ein bis zwei Doppelsektionen vorbereitet werden, in denen vor allem die Länge der Abschnitte und die dafür erforderliche Konzentration als Kriterium zu berücksichtigen ist.
In der A-Cup-Gesamt-Wertung werden insgesamt vier Spuren geführt:

Welcome, weiße Spur, sehr leicht:

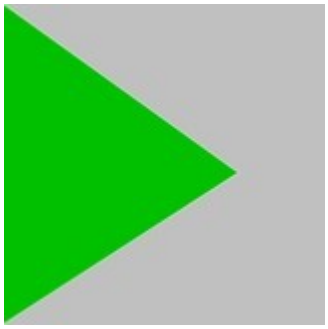
Allgemeine Richtlinie:

Prinzipiell offene Kurvenradien; Hindernisse sind prinzipiell abrollbar, also stufenfrei; Vermeidung von Steilabfahrten oder Steilauffahrten; Trialtechniken wie z.B. Gewichtsverlagerung / Be- und Entlasten nur in Grundzügen erforderlich. Werden Trialtechniken bewusst abverlangt, sollten sie möglichst als „Schulungssituation“ gestaltet sein. Also möglichst mit gerader Zu- und Abfahrt, Vermeidung von Kombinationen mehrerer Techniken usw.; Nutzung von natürlichen Geländekonturen.

Zielgruppe: TeilnehmerInnen, die sich selbst möglichst schonen wollen oder müssen; Trialneueinsteiger, bzw. untrainierte Trialer; sehr alte Motorräder mit hohem Gewicht, wenig Bodenfreiheit und großen Kurvenradien.

Wertung in: PRE65, Luftgekühlt, Modern

Gentleman, grüne Spur, leicht



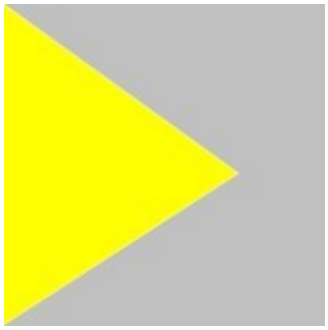
Allgemeine Richtlinie:

Trial-Kurventechniken werden abverlangt. Hindernisse bleiben prinzipiell abrollbar, also stufenfrei. Einzelhindernisse, zB. Baumquerungen mit geringem Durchmesser sind möglich. Trialtechniken können auch in Kombinationen (S-Kurven, Kurven in Hanglage, schräg angefahrene Wurzeln usw.) abverlangt werden. Nutzung von natürlichen Geländekonturen. Die Besonderheiten von PRE65-Motorrädern, also z.B. die geringe Bodenfreiheit, hohes Gewicht, hoher Schwerpunkt, schwache Bremsen werden berücksichtigt.

Zielgruppe: Trainierte EinsteigerInnen oder erfahrene Fahrerinnen, die sich selbst oder das Motorrad schonen wollen oder müssen. PRE65 Spur für erfahrene FahrerInnen. PodiumsfahrerInnen der vorangegangenen weißen Spur.

Wertung in: PRE65, Luftgekühlt, Modern

Clubman, gelbe Spur, fortgeschritten



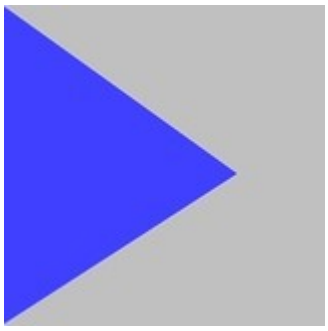
Allgemeine Richtlinie:

Trialtechniken werden in Kombinationen abverlangt. Stufentechniken in Kombinationen (auch mit anderen) Techniken sind möglich. Sektionen sollen derart gestaltet sein, dass eine Überquerung von Hindernissen zur Schonung der historischen Motorräder im Normalfall ohne Bodenplattenkontakt möglich ist. Auf schwächere Bremsen bzw. Fahrwerke von historischen Motorrädern wird Rücksicht genommen.

Zielgruppe: Trainierte FahrerInnen mit sportlichen Ambitionen. Geeignet für modern, luftgekühlt und vergleichbare PRE65.

Wertung in: PRE65, Luftgekühlt, Modern

Experts, blaue Spur, anspruchsvoll



Allgemeine Richtlinie:

Technisch anspruchsvoll, jedoch möglichst kupplungsfrei befahrbar.

Die Hindernisse sollen zur Schonung der historischen Motorräder im Normalfall ohne Bodenplattenkontakt schaffbar sein.

Zielgruppe: Sehr sportlich trainierte TeilnehmerInnen in den Klassen Luftgekühlt und Modern

Wertung in: Luftgekühlt, Modern

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.

**Luftgekühlt**: Twinshock und Lumo (Luftgekühlt, Monofederbein) - Motorräder von Baujahr 1965 bis Bj. 1990, Wasserkühlungen. Hydraulische Bremsen und Kupplung sind erlaubt.

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

Die Klassen Luftgekühlt und Modern werden in allen vier Spuren (Welcome, Gentleman, Clubman, Expert) gewertet.

Für die Klasse PRE65 gibt es nur Wertung für die Spuren (Welcome, Gentleman und Clubman).

Die Spur Expert soll sich an den Möglichkeiten von Luftgekühlten-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 Luftgekühlt (z.B. Expert) ist möglich, auch wenn das PRE65-Motorrad hinten ungefedert oder als Monoshock (originales Federungssystem) ausgeführt ist.
Ebenso ist mit Luftgekühlten Motorrädern eine Nennung in den Klassen Modern möglich.

8. Nenngelder:

Das Nenngeld beträgt für einen Tag € 30,- / Person. Bei Teilnahme am Samstag und Sonntag einer Veranstaltung, beträgt das Nenngeld gesamt € 50,- / 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 und vorgenannt hat, erhält einen Erinnerungspreis. Für die erfolgreichsten drei Teilnehmer pro Klasse (in der jeweils schwierigsten Spur) sind Sonderpreise (z.B. Pokale) vorzusehen. 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 prämieren, 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 sie im Besitz einer nationalen oder internationalen Lizenz sind. Nichtgefahrene, 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 Klassischer Motorräder werden ab dem Baujahr 1987 in Dreijahressprüngen jeweils ein zusätzlicher Fehlerpunkt dem Tagesergebnis hinzugerechnet.
Diese Regelung gilt in den Klassen Modern und im Ladys Cup.
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, 2017-2019 = 11 Pkt, 2020=12 Pkt.

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: 0-1-2-3-5.
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 (Sichtbarer 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 Begrenzung oder ein Sektionsband
· Der Fahrer oder das Motorrad überfahren eine Sektionspfeil oder lösen ihn aus der Verankerung (ein Verschieben des Sektionspfeiles in der Spange wird nicht als Fehler gewertet)
· der Fahrer steigt vom Motorrad ab und berührt mit beiden Beinen den Boden (entweder mit beiden Beinen auf der gleichen Seite des Motorrades oder hinter der Hinterachse des Motorrades).
· 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 vorgereiht. Falls bei der Vergabe von Strafpunkten Fragen offen bleiben, wird zugunsten des Fahrers entschieden!

Auswertung: Bei Punktegleichheit und gleich vielen Nullern zählt das Alter des Teilnehmers. Der ältere Fahrer wird bevorzugt. Die Anzahl der Einser, Zweier usw. wird nicht berücksichtigt.

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 Eintages-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.

14. 50% Regelung in der Jahreswertung:
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 fünf Teilnehmer pro Kategorie werden im Rahmen der Jahresfeier des ÖTSV geehrt

15. Ladies Cup! Der Ladies Cup wird nur in der Spur Grün gewertet. Die Fahrerinnen der Spur weiss werden nach den Fahrerinnen der Spur grün gewertet. Die Youngtimer Regelung (Zusatzpunkte für Moderne Motorräder) gilt auch im Ladies Cup.

16. Startnummernschlüssel

| | | |
|---|---|---|
| 001-060 | Pre65 Clubman | Gelb |
| 101-160 | Pre65 Gentleman | Grün |
| 201-249 | Pre65 Welcome | Weiss |
| | | |
| 301-360 | Luftgekühlt Expert | Blau |
| 401-460 | Luftgekühlt Clubman | Gelb |
| 501-560 | Luftgekühlt Gentleman | Grün |
| 601-660 | Luftgekühlt Welcome | Weiss |
| | | |
| 701-799 | Modern Expert | Blau |
| 801-899 | Modern Clubman | Gelb |
| 901-999 | Modern Gentleman | Grün |
| 251-299 | Modern Welcome | Weiss |