

1. Allgemeines

Dieser Leitfaden soll Veranstaltern, Helfern, Sektions- und Trialleiter eine kleine Stütze bei der Ausführung ihrer Tätigkeiten sein, beruhend auf den Erfahrungen der letzten 14 Jahre, seit dem die Int. Free Style Trial Serie besteht.

Wichtige Personen beim Trial sind:

Der Trialleiter:

Er ist derjenige der das Regelwerk 100% intus haben muss, er teilt die Sektionsleiter und Helfer ein, und unterstützt diese bei strittigen Fragen in der Wertung. Er sollte nicht in einer Sektion eingeteilt sein, sondern sich frei im Gelände bewegen, und dafür sorgen das evtl. Bergfahrzeuge zum Einsatzort kommen. Er sollte auch die Fahrerbesprechung abhalten umso den Startern als Ansprechpartner bekannt zu sein.

Der Technische Leiter:

Er leitet die Fahrzeugabnahme, teilt die Starter in die richtige Klasse ein, kontrolliert die Fahrzeuge auf Regelkonformität mit besonderem Augenmerk auf die Punkte Sicherheit und Umweltschutz. Die Fahrzeugabnahme erfolgt jährlich durch den Technischen Leiter des FST und wird mit einem Aufkleber an der linken Seite des Fahrzeugs sichtbar gemacht, sporadisch werden pro Veranstaltung Fahrzeuge erneut untersucht, um Nachbesserungen oder versteckte Mängel aufzudecken, dies wird den betroffenen Startern bei der Anmeldung mitgeteilt, der Veranstalter bekommt eine Liste mit den betroffenen Fahrzeugen, eine Teilnahme an dieser erneuten Abnahme ist Pflicht. Kommt der Starter dem nicht nach ist er zu disqualifizieren.

Der Sektionsleiter:

Er leitet die ihm zugewiesene Sektion, bewertet alle Starter völlig neutral, er muss das Regelwerk 99% intus haben, für Streitigkeiten die er nicht lösen kann ruft er den Trialleiter. Verunfallt ein Fahrzeug in seiner Sektion, entfernt er den Abnahmeaufkleber und schickt diesen zum Technischen Leiter zur Nachprüfung des Fahrzeugs.

Der Sektionshelfer:

Er ist derjenige der schreibt was der Sektionsleiter ihm ansagt, er nimmt die Bordkarte an, und händigt diese nach der Sektion wieder aus.

Bitte darauf achten, dass die Bordkarte korrekt ausgefüllt wird, gerade wenn ein Starter die Sektion mit keinem Fehler bezwingt muss in der Spalte der richtigen Sektion eine 0 (Null) aufgeschrieben werden. Von Vorteil ist es auch wenn die Sektion durch einen zusätzlichen Senkrechten Strich über alle Wertungskästchen kenntlich gemacht wird.

Der Auswerter: Er macht die Auswertung der Veranstaltung, er ist darauf angewiesen, dass die Bordkarten anständig ausgefüllt werden (siehe Sektionshelfer), nur dann können wir sicher sein, dass wir abends eine korrekte Auswertung haben.

Alle diese Personen sollten klar als das zuerkennen sein, als was sie fungieren.

Sektionspersonal mit gelben Westen, Trial und Technischer-Leiter in einer anderen Farbe (Orange), gekleidet sein.

Ganzwichtige Personen beim Trial sind, diejenigen die fürs leibliche Wohl sorgen, diese sind besonders achtens Wert.

2. Aufbau der Sektionen

Beim Sektionsaufbau sollte mindestens einer mit von der Partie sein, der ein „Auge für das Gelände“ hat, sprich, der beurteilen kann, was für welche Fahrzeugklasse machbar ist und wo selbige an ihre Grenzen stößt.

-Breite/Höhe: Grundsätzlich sollte man beim Aufbau davon ausgehen, dass das größte und schwerste Fahrzeug, welches laut Reglement zugelassen ist, an den Start geht. Somit sollte in der Höhe, sofern dies unter Berücksichtigung der Umweltschutz-aspekte machbar ist, **3 Meter** nicht unterschritten werden. Es empfiehlt sich also, beim Aufbau, insbesondere auf stark bewachsenem Gelände, öfters mal nach oben zu schauen. In der Breite sollten **3 Meter** keinesfalls unterschritten werden, grundsätzlich sollte man eine Breite zwischen **5 und 10 Metern** anstreben, denn das ist der Grundgedanke des Free Style Trial. Sektionen von **20 Meter** Breite und mehr wären also vorbildlich.

An 180 Grad Wendepunkten sollten wir grundsätzlich von mindestens **10 besser von 15 Metern Wendekreis** ausgehen, da ansonsten große Fahrzeuge erheblich benachteiligt sind. Wendepunkte müssen auch keine

geländespezifischen Schwierigkeiten aufweisen, sie dienen ausschließlich der besseren Nutzung des Geländes.

Absperrband: Dieses muss in der gesamten Sektion in einer Höhe von **1,00 bis 1,20m** verbaut sein, denn es grenzt nicht nur den Wirkungsbereich der Fahrzeuge ein, sondern bildet auch gleichzeitig die Trennlinie zwischen Fahrzeug und Zuschauer. Darum ist darauf zu achten, dass ein Fahrzeug nicht vollständig unter dem Band hindurch fahren kann. Insbesondere bei Steigungen ist es also unerlässlich, dass mindestens am tiefsten und höchsten Scheitelpunkt eine Befestigungsstange steht.

Die Stangen sollten in der Regel aus stabilem Holz sein, in Ausnahmefällen (sehr harter Untergrund) können auch dünne Eisenstangen verwendet werden. Auf das Befestigen an natürlichem Bewuchs ist generell zu verzichten, da dies nicht dem Regelwerk entspricht.

Das Band soll stramm gespannt sein, um den Fahrern eine klare Begrenzung darzustellen und keine Möglichkeiten zu bieten, ein Hindernis zu umfahren. Lässt sich das Band über **1,50m** dehnen, ist es zu lose.

Beschilderung: Zu beschildern sind:

unterschiedliche Streckenverläufe für die einzelnen Klassen in den Sektionen, von beiden Seiten

Nummer der Sektionen, von beiden Seiten

Sektionsabschnitte, von beiden Seiten

Überflüssige Schilder sollten vermieden werden.

Am leichtesten geht's wenn von der höchsten Klasse nach unten beschildert wird, dann kann man sich die Schilder für die niedrigste Klasse sparen.

Die gut lesbaren und gut sichtbaren Schilder können entweder an Bäumen oder an zusätzlichen Holzstangen befestigt werden. Dadurch bilden sie ein zusätzliches Hindernis in der Sektion.

Bevor man eine Sektion beschildert, sollte man sich den Grundgedanken des Free Style Trial noch einmal durch den Kopf gehen lassen. Ein „Schilderwald“ lässt kaum Möglichkeiten zur freien Streckenwahl. Hier sollte also nicht übertrieben werden. Dennoch sollten wenigstens 2 Doppelsektionen je Trial eine unterschiedliche Spur zur jeweils nächst höheren Fahrzeugklasse enthalten, um die Möglichkeit für ein **vernünftiges** Stechen offen zu halten.

Ebenso können natürlich auch spezielle Streckenverläufe für die Klassen A+ und Q verbaut werden, auch diese sind entsprechend zu beschildern.

Beim Verteilen der Sektionsnummern sollte in Absprache mit dem Trialleiter darauf geachtet werden, an welcher Seite der Sektion sich die bessere Möglichkeit zum Anstellen bietet, ohne den Verkehr im Gelände zum Erliegen zu bringen. Es sollte auch eine gewisse Logik in der Reihenfolge der Sektionen vorhanden sein, am besten nach dem Uhrzeigersinn.

Zum „Werkzeug“ eines jeden Sektionsleiters gehören u.a. Ersatzstangen und Ersatzschilder, sowie ein Hammer und Markierungsspray. Desweiteren sollte Bindemittel, Feuerlöscher und Verbandsmaterial vor zu finden sein. Zur Bewertung benötigt er eine Stoppuhr, ein Klemmbrett mit Kugelschreiber sowie ein gültiges Reglement und ein JuniorCup Reglement.

Entsteht in einer Sektion eine Schlüsselstelle, wo immer wieder die gleiche Stange umgefahren wird, empfiehlt sich eine neutrale Markierung außerhalb der Sektion oder mit Markierungsspray eine Kreuzmarkierung am Fuß der Stange anzubringen, um die Stange an der gleichen Stelle wieder einschlagen zu können.

Schwierigkeitsgrade

Klasse A: Oberstes Gebot ist hier: Die Fahrzeuge **müssen** den Tag überleben. Hier tummeln sich vorrangig Anfänger **mit nicht Regelkonformen Fahrzeugen (ohne Bügel oder gar Käfig).**

Es sollen keine „Autobahnen“ gebaut werden, aber unnötige Gefahrenpunkte sind zu vermeiden. Mit etwas baulichem Geschick kann man Fahrzeuge ohne Differentialsperre schnell an ihre Grenzen führen. Bei Anstiegen darauf achten das diese gerade angefahren werden können, Wendepunkte in Schräglage vermeiden.

Verschränkungspassagen teilen hier meist schon die Spreu vom Weizen.

Klasse A+ und JC: Diese Fahrzeuge fahren für gewöhnlich in der Spur der Klasse A+, sollte diese für den JuniorCup zu schwer erscheinen sollte ist sie nicht zu verändern, sondern sollte an ein paar Punkten eine extra

Spur für die Klasse JC gesteckt werden, da sich hier teilweise noch sehr junge Fahrer unterwegs befinden, das was in der Klasse A vermieden werden soll kann hier durchaus schon Anwendung finden, aber auch nicht übertreiben.

Klasse Q: Schwierigkeitsgrad wie in **B**, jedoch unter Berücksichtigung des sehr kurzen Radstandes (Keine extrem langen Steigungen). In dieser Klasse besteht die erhöhte Gefahr eines Frontal- oder Hecküberschlags, mit großem Verletzungsrisiko für den Fahrer.

Die Fahrspur der Klasse Q ist, wenn keine eigene Spur beschilddert ist, die Fahrspur der Klasse B. Die Starter können in Absprache mit dem Sektionsleiter auch Klassen abwärts fahren (ausgenommen die Q-Spur, diese ist obligatorisch), dafür bekommt der Starter 5 Strafpunkte pro Sektor in dem er seine Fahrspur verlässt. Das heißt er bekommt bis zu 15 Punkte pro Sektion.

Klasse B: Die erste Profi-Klasse: Hier ist das geschulte Auge gefragt. Was kann man den hier zugelassenen Reifen und einem Fahrzeug mit maximal einer Sperre zumuten. Diese Klasse hat das größte Starterfeld, und meistens tummeln sich hier auch die größten Fahrzeuge, also hier ist Platz gefragt, mit unterschiedlichen Schwierigkeiten für kleine sowie große Fahrzeuge.

Klasse C und C+: Die zweite Profi-Klasse: Hier kann man es schon richtig krachen lassen, berücksichtigt werden sollte nur, dass die Fahrzeuge in ihrer Bodenfreiheit eingeschränkt sind. Eine Steigerung zur nächsten Klasse sollte es in jedem Fall noch geben.

Klasse D: Die Königs-Klasse: Hier kann abgesteckt werden, was die Physik für ein Auto mit vier Rädern zulässt, ohne Rücksicht auf das Gerät. Allerdings sollte nicht mutwillig mit der Gesundheit der Akteure gespielt werden, die Sicherheit ist unser oberstes Gebot.

3. Ablauf des Trials

Alle wichtigen Dinge sollten auf der Fahrerbesprechung bekannt gegeben werden, um einen reibungslosen Ablauf der Veranstaltung zu gewährleisten.

Wissen sollten die Fahrer: Standpunkt und Erreichbarkeit von Rettungspersonal und Bergfahrzeug, Zeitpunkt der Mittagspause, Ende des Trials, Pflichtsektion, Anstellen an gerader oder ungerader Sektionsnummer, evtl. nicht befahrbare Geländeabschnitte, Besonderheiten für die Jugend und die Klasse Q, Verhalten bei Mehrfachstart, Sonderregelungen (freies Fahren, Hunde etc)

4. Bewertung

Rückwärtsfahren: Jede Rückwärtsbewegung mit dem Fahrzeug wird mit 3 Punkten gewertet.

Vorgabezeit: Für das Bewältigen einer Sektion ist eine Vorgabezeit von 8 Minuten vorgegeben und eine Maximalzeit von 15 Minuten bestimmt. Sollte der Starter in der Vorgabezeit die Sektion nicht bewältigen, bekommt er **pro angefangene Minute drei Fehlerpunkte** aufgeschrieben, bzw. bei Ablauf der Maximalzeit zusätzlich die Punkte für den Abbruch je nach Sektor I.-III. . Dem Starter ist es untersagt jegliche Zeitmessinstrumente im Fahrzeug mitzuführen, festverbaute Instrumente zur Zeitmessung (auch Uhren) müssen abgeklebt werden, ein Verstoß hiergegen wird mit Abbruch im ersten Sektor gewertet (also 300 Punkte). Die Vorgabezeit wird ausschließlich vom Sektionsleiter im Stillen gemessen.

Die Zeitmessung startet mit der Einfahrt in die Sektion und endet wenn das Fahrzeug die Sektion komplett verlassen hat.

Die Zeitregelung gilt nicht für den JuniorCup und die Klasse A !!!

Band berühren oder Unterfahren: Ist genauso gemeint wie es hier steht, der Sektionsleiter sollte also so stehen, dass er das auch sieht.

Stangen oder Beschilderung berühren: Egal wo sie sich befindet, in der Sektionsbegrenzung oder als Beschilderung

Beschädigung innerhalb der Sektion

Diese Bewertung gilt ausschließlich für einzeln stehende Holzpfosten **in** der Sektion, die zur Befestigung von Schildern dienen und an denen **kein** Absperrband befestigt ist. Stangen die nicht der Beschilderung dienen und nicht mit einem Sektionsband versehen sind, können vom Starter überfahren werden ohne dass es zu dieser Wertung kommt.

Aufgabe, Abbruch

Kann herbeigeführt werden durch Anzeige des Fahrers, durch Ablauf der Maximalzeit, durch jeglichen Eingriff (=Fremdhilfe) von Dritten (hierzu zählen auch Ansagen von Zuschauern), durch Verunfallen, auch wenn das Fahrzeug wieder auf die Räder fällt, und durch jegliche Beschädigung der Sektionsbegrenzung.

Als verunfallt ist zusehen wenn das Fahrzeug mit allen vier Rädern den Boden verlässt, dass soll heißen, wenn das Fahrzeug über das Dach abrollt oder es auf die Seite fällt und die Räder mit der Lauffläche nicht mehr den Boden berühren, ein seitliches anlehnen an den Untergrund ist nicht zwingend auch als verunfallt anzusehen.

Im Falle einer nicht zulässigen Spur Wahl kann der Sektionsleiter den Fahrer auf sein Fehlverhalten aufmerksam machen, und ihm unter entsprechender Punktevergabe den rechten Weg weisen. Dies sollte allerdings nur in den Klassen A, A+ und JC erfolgen. Hierfür ist **kein** Abbruch notwendig.

Stechen:

Bei Punktegleichstand in den Pokalrängen wird, in einer vom Veranstalter ausgewählten Sektion ein Stechen in der nächst höheren Klasse gefahren. Fahrer sowie Beifahrer dürfen die Sektionen zur Besichtigung nur betreten, wenn sich kein Fahrzeug in der Sektion befindet und wenn sie ihren Helm bei sich tragen. Sollte sich keine Sektion zum Stechen finden, kann auch eine Sektion umgebaut bzw. modifiziert werden. Gestochen wird nur solange es Punktegleichstand gibt, sobald sich einen Unterschied einstellt wird das Stechen als entschieden beendet.