

Trial arrangør håndbog

## **1: Indledning**

### **1.1 Formål**

Formålet med håndbogen er:

- At så vidt muligt sikre at køreren kan regne med nogenlunde samme sværhedsgrad i sektionerne i de forskellige løb, svarende til kørerens klasse, og sikre at springende mellem klasserne er passende.
- At hjælpe klubberne og evt. nye arrangører, med nogle pejlemærker omkring sværhedsgraden i sektionerne til de enkelte klasser.
- Og samle erfaringer fra rutinerede sektionslæggere til alles nytte, så alle helst efter et trial siger. "det var fedt, her glæder jeg mig til at komme at køre igen".
- At samle så meget information omkring sektionsbygning, på et fælles forum.

PS: Retningslinierne i dette hæfte bør bruges til alle typer stævner, ideen med hæftet er også et der kan justeres på retningslinierne i forhold til det aktuelle niveau i klasserne, specielt i B klassen kan niveauet svinge meget fra år til år.

### **1.2 Gyldne regler.**

Alle sektionsbygger bør huske disse enkle regler når de bygger sektioner.

- Sektionerne skal indeholde trialtekniske momenter.
- Sektionerne skal indeholde udfordringer.
- Sektionerne niveau skal være i forhold til vejledningerne senere beskrevet for den enkelte klasse.
- Sektionerne må ikke være bevidst farlige, eller "umulige"

### **1.3 Underholdning.**

Sektionerne skal helst være underholdende for både kørere og publikum, de fleste kører trial fordi det giver et "kick" og er udfordrende, nogle kørere opnår dette ved blot at gennemføre, andre ved at kunne udføre akrobatisk trick, eller vilde manøvre, nogle er tekniske eksperter, og ynder at liste igennem sektionen, mens andre bare giver gas og håber på det bedste, for at så mange som muligt får en god dag, bør et trial være varieret, både med hensyn til sværhedsgrad i den enkelte sektion, men også gerne typen af terræn.

"Underholdning" har også andre sider, som når f.eks en ny kører klarer en let sektion for første gang, eller når en af Elite kørerne misser en sektion og får en femmer. Når vi snakker om underholdning må det ikke tage overhånd så køreren ønskede han havde en stuntmand med, man skal huske at alle skal op næste dag og på arbejde eller i skole, så sikkerheden må aldrig tilsidesættes for underholdningens skyld.

I konkurrencer er målet for alle trialførere at nulke sektionerne, at gennemkøre alle sektioner på nul er det ultimative mål. Et løb med en del "lette" sektioner som giver flere mulighed for at komme tæt på dette mål, opfattes af nogen som et godt trial. men omvendt skal der jo være en sværhedsgrad i sektionerne der sikrer at man kan opnå et resultat, og ikke alle kørerne til sidst står med 0 prikker.

### **1.4 Sikkerhed**

At en sektion er udfordrende, og nervepirrende, betyder ikke at den også skal være farlig, selvfølgelig kan nogle momenter blive farlige hvis uheldet er ude for en kører, for en nybegynder kan en nævestor sten på en flad mark jo i princippet være farlig, alt er relativt! Men man skal ikke lave sektioner der er umiddelbart farlige, for eksempel en smal kant i 4 meters højde, som måske er nem at køre, men hvis det går galt er der langt ned.

Som sektionsbygger skal man altid tænke på, hvad der sker hvis køreren f.eks. ikke kommer over en høj kant og falder baglæns ned, er der huller/rødder der kan fange et ben, eller spidse sten eller genstande man kan falde ned på? Hvis man er i tvivl, så lad altid tvivlen komme sikkerheden til gode.

## **2. De formelle krav til sektioner og transport.**

### **2.1 Transport**

I DK er vi jo ikke velsignet med kæmpestore områder, der stiller store krav til transportruten, alligevel er det dog vigtigt at transportruten er tydeligt afmærket med bånd og pile, så fejlkørsel undgås, det kan være til stor irritation for køreren, hvis han ikke kan finde vej, men det kan også meget let føre til farlige situationer, hvis en kører f.eks. kører mod kørselsretningen eller lignede, er der steder på ruten hvor man ikke kan undgå modkørsel, er det vigtigt at man deler sporet med et bånd.

### **2.2 Sektionerne**

Sektionerne skal altid være afmærket i henhold til reglementet, klubberne skal sørge for at materialet der benyttes er i orden, og der f.eks. ikke benyttes bånd der er brugt før, som kan være revet eller skørt, man skal også være opmærksom på at pinde eller bøjler til skilte, er udformet på en måde så de ikke udgør en risiko for en kører der falder på dem, man skal bruge bånd der ikke strækker sig, og i øvrigt være opmærksom på ikke at have for langt mellem bøjlerne der holder båndet, for at undgå båndet bliver udvidet for meget af vinden. Når man anbringer "klassepilene" skal man så vidt det kan lade sig gøre undgå at det er selv pilen der er forhindringen.

## **3. Planlægning af sektionsbygningen.**

### **3.1 Planlægning.**

Når man skal lave sektioner, er det altid en fordel at gennemgå området først, måske ser man steder man ikke bemærkede da man kørte der året før, og måske ser man den sektion man havde sidste år fra en anden vinkel. Prøv altid at få nye folk med ud, de ser ofte nye og andre muligheder, har du aktive kørere med ude at lave sektioner, skal du være opmærksom på at kørere ofte laver en alt for snævre og vanskelige, fordi de/man kan være tilbøjelig til at afmærke det spor man vil køre selv, og der er ofte stor forskel på hvad en kører kan til træning og til et løb, husk under alle omstændigheder at gøre dine hjælpere opmærksom på at du som ansvarlig sektionsbygger vil kontrollere og om nødvendig ændre sektionen, ved dine hjælpere det på forhånd undgår du diskussionen efterfølgende.

Når du lægger sektionen, husk altid at tænke på, hvordan kommer men hen til den, og hvordan kommer man derfra igen, det er også vigtigt at du tænker på bedømmeren, ofte er der kun en mand, kan han overskue hele sektionen uden at løbe livet af sig.

Når du begynder at afmærke sektionerne, prøv at få dem så afvekslende som muligt, både i typen af momenter og sværhedsgrad, det vil altid gøre et trial mere interessant

### **3.2 Sektionerne.**

Sektioner skal som udgangspunkt bestå af naturlige forhindringer, de bør være afvekslende i forhold til sværhedsgrad, typen af momenter underlag osv.

Når du lægger sporet prøv så vidt muligt at undgå momenter der ændrer sig meget, f.eks en høj sandskrænt, der for de første 3 kørere er nærmest umulig, men for de næste meget let, men helt undgå at en sektion ændrer sig kan man selvfølgelig ikke. har du mulighed for lav sporet så det giver kørerne flere muligheder, det er mere interessant både for kørere og tilskuere,

#### **3.2.1 Brug af bånd.**

Som tidligere nævnt, brug altid nyt bånd af en kvalitet der ikke strækker sig. sørg i videst muligt omfang for at båndet ikke ligger på jorden, specielt på steder hvor kørerne let vil kunne komme ud over det, når du trækker båndet uden om et træ sørg for at det sidder på ydersiden, ligeledes hvis båndet sidder et sted hvor du ved kørerne kommer tæt på, så tænk på ikke at sætte det lige i fodhvilerrhøjde, hvis fem kørere har været forbi med skarpe fodhviler, er det måske den sjette kører der får 5 selvom han dårligt rørte båndet. Husk altid at efterlade lidt reservebånd i hver sektion, så bedømmerne har mulighed for at reetablere et ødelagt bånd.

#### **3.2.1 Brug af pile**

Pile bruges til afmærkning af de forskellige klassers tvangsruter i henhold til reglementet. Sørg for i videst muligt omfang, at det ikke er pilen der er forhindringen, kørerne får 5 for at berøre et skilt, så pilen bør ikke være en "fælde" for at kørerne skal have 5. brug evt. et bånd i forbindelse med en pil.

Sørg for at vende pilene så de vender så kørerne ser dem vinkelret på når han kører igennem sektionen.

### **3.3 Sektionens sværhedsgrad.**

#### **3.3.1 Generelt.**

Sektionerne til et trial skal bestå af et antal sektioner med forskellig sværhedsgrad, også indenfor den enkelte klasse, hver klasse bør opleve nogen lette, nogen svære og nogen midt imellem, sværhedsgraden skal variere, så kørerne kan få en oplevelse af at nogle sektioner udfordrer dem og nogen kan de mestre. Når du har lavet en sektion som du er i tvivl om, om den er for svær! så er den det sikkert også, så lav den lidt lettere, men husk også at når der er svære sektioner skal der også være nogle lette, og husk ofte er det de lette sektioner der tager point fra en ukoncentreret topkører. Når du laver sektioner vil du også opdage at der ofte er nogle der ikke kan få dem lavet svære nok, men en sektion der bliver så svær at ingen klarer den er jo spildt arbejde. Husk også at sektioner i Danske trial skal tilpasses de danske køreres generelle niveau, og ikke lægges som træningssektioner for kørere med højere ambitioner, de som satser højere end

danske trials, f.eks. Nordiske trial og EM. vil møde deres udfordringer der, og vil ud fra det vide hvad der skal trænes i.

I USA har de en beskrivelse af hvornår en sektion er let og hvornår den er svær, det er denne beskrivelse der tages udgangspunkt i .

Let: Der er 3 steder hvor der er "risiko" for at nogen får 1 points

Middel: Der er 3 steder hvor nogen "sandsynligvis" vil få 1 points, og 1 sted hvor der er "risiko" for en 5er

Svær: Der er 3 steder hvor der er "risiko" for at nogen får 5, og 1 sted hvor det er "sandsynligt" at nogen får 5.

Med dette i baghovedet er det let at skelne mellem sektionerne når man laver dem.

### **3.4 Anbefaling af momenter i de forskellige klasser**

**I 2014 reglementet straffes baglænskørsel ikke længere.!! Men det indskræpes at dette ikke skal opfattes som en opfordring til at lave sektioner der kræver baglænskørsel, f.eks. et sving der kun kan køres hvis man bakker, dette skal undgås.**

#### **3.4.1: C og Classic.**

- 1 -3 momenter
- Lav spor der udfordrer de grundlæggende teknikker, sving, op og nedkørsel, og forskellige typer underlag.
- Der skal være rigeligt plads i sektionen til at gennemkøre denne, uden nødvendigvis at bruge kobling, og uden at flytte hjul.
- Kanter, sten og træstammer skal kunne køres uden løft af hjul, dvs. mindre en akselhøjde.
- Momenterne i sektionen må ikke lægge for tæt.
- Op og nedkørsel må ikke være for stejle men skal kunne køres med moderat gas.
- Der må ikke være elementer i sektionen der kan virke farlig.

#### **3.4.2: Classic elite B trim**

- 2-4 momenter.
- Som ovenstående.
- Kørsel på skrå kanter
- Sving hvor det kan være nødvendigt at bruge kobling.
- Kanter op til akselhøjde i forbindelse med skråning, sving eller lign.
- Momenter må ligge tættere.

#### **3.4.3: B og +40**

- 2-4 momenter
- Som ovenstående.
- Sving kan køres uden at flyttet hjul.
- Sving kan kræve fuldt styreudslag og brug af kobling.

- Kanter til overkant af forhjul.
- S sammensatte momenter.
- Momenter der kræver lidt mere gas.

#### **3.4.4: A**

- 3-5 momenter
- Som ovenstående.
- Der kan forekomme sving der kræver hop med for og/eller baghjul.
- Kørerer kan forvente kanter på op mod 80 cm
- Sektionen indeholder flere sammensatte elementer.
- Kørerer kan forvente elementer der kræver en del gas.

#### **3.4.5: Elite**

- 3-5 momenter.
- Som ovenstående.
- Kørerer kan forvente kanter over 1 m
- Der er sammensatte momenter der vil fremstå som et.
- Der kan være bakker og kanter der kræver fuld gas.
- Der kan være elementer i sektioner der i høj grad udfordrer kørerens mod.

## **4. Resultat.**

### **4.1 Niveau**

Et af formålene med denne vejledning er at hjælpe arrangørerne til at ramme "rigtigt" i sektionernes sværhedsgrad. Hvis vi tager udgangspunkt i 10 sektioner. og antager at man har lavet 3 lette, 4 middel og 3 svære sektioner. (i hver klasse) kan man bruge følgende rettesnor til om man nogenlunde har ramt rigtigt, det bliver jo selvfølgelig kun et gæt og kan jo svinge alt efter vejr. M.m.

**De dårligste i klassen:** bør kunne forvente 0-1 prikker i de lette sektioner, 1-3 prikker i de mellemsvære og 5 i de svære.

**De der ligger midt i klassen :** Bør kunne forvente overvejende 0 i de lette. 0-3 prikker i de mellemste, og mellem 3 og 5 i de sværeste

**De bedste i klassen:** Bør kunne forvente 0 i de lette sektioner, 0-1 i de mellemste, og mellem 1 og 5 i de sværeste.

Er niveauet ramt rigtigt, bør vinderen ikke få mere end 10-20 prikker, mens sidstemanden ikke bør have mere end 120. gennemsnittet for en sektion bør ligge på 1,5 til 2 prikker.

Efter Norsk Forbillede.

2013/2014

Hans Jørn Beck