

Niveau van de CTN-sporen.

In dit artikeltje willen we het niveau beschrijven van de sporen, zoals we deze bij CTN proberen uit te zetten.

Om een niveau te bepalen is het goed om eerst de uitgangspunten voor deze niveau's vast te stellen.

Onze uitgangspunten zijn:

- 1) We rijden 'Klassiek', dus mag stilstaan, achteruitrijden, spoor kruisen (geen enkel spoor!), achter omzetten en zijwaarts verplaatsen (zgn. 'hoppen') dus niet.
- 2) We zetten altijd uit voor klassiekers, dus motoren van constructie van voor 1965. Dat is de tijd dat de fabrieken nog geen specifieke trialmotoren maakten en de rijder zelf een motor geschikt moest maken voor de sport.
- 3) De rijders met een Twin-Shock doen bij CTN mee, omdat ze het type klassieke-trial leuk vinden en niet de moderne trial waar (hoge) overstap-obstakels de moeilijkheden zijn.
Dus met "klassiek" uitzetten is iedereen tevreden.
- 4) We maken 3 - 4 moeilijkheden per spoor in een sectie. (Dit geldt niet voor wit, omdat hier het meerijden het belangrijkste is.) Verder is het streven om een gelijk niveau van de moeilijkheden in het spoor te hebben.
- 5) We beschouwen beton voor Klassiek Triallen geen uitgangspunt.! Niet als obstakel en niet als object, dat een obstakel wordt bij een val of misstap!
In het spoor van Geel-Plus zullen betonnen en stenen obstakels bijna onvermijdelijk zijn, als er geen andere materialen meer voor handen zijn. Dit geldt ook voor Gele spoor, maar we gebruiken dat daar erg spaarzaam.
- 6) We proberen van elk spoor in een non-stop (of sectie genaamd) een ongeveer dezelfde lengte te hebben.
- 7) We proberen de sporen van een **constant** niveau te houden tijdens een wedstrijd, maar ook gedurende het jaar!
We kunnen dan jaarlijks bepalen of het niveau omhoog of omlaag moet.
- 8) De sporen uitzetten voor welke motoren?
Wit, Blauw, Blauw Plus moeten met standaard klassiekers bereden kunnen worden.
Rood met (beperkt) aangepaste (zware) klassiekers.
Geel met geprepareerde klassiekers.
Geel-plus is voor de Twin-Shocks.
- 9) We zetten de sporen zo uit dat de rijders enkel met hun eigen kleur pijl rekening moeten houden. Uiteraard mogen de andere pijlen er niet uitgereden worden.

De moeilijkheden per spoor.

Wit
Dit spoor is eenvoudig. Dat wil zeggen, dat je dit spoor moet kunnen rijden als je een wegmotor over een bospad kunt sturen. Mogelijk wel voeten zetten (hoeft niet), maar het spoor is ver weg van gaten en obstakels en heeft nog geen korte bochten. Als we twifelen of het mogelijk is om, in een bepaalde sectie, een goed wit spoor uit te zetten; dan zal er GEEN wit spoor in die sectie komen!

Blauw
Het Blauwe spoor zal geschikt zijn voor de rijders die met de motor willen Plonken. (Plonken is het Engelse Woord voor rustig op en neer, hier bedoeld van de zuiger) Zij rijden voor het plezier en het spelletje en willen geen problemen of schade aan lijf of machine.
Vaak zijn de rijders -door leeftijd of talent- geen triallisten die nog een niveau hoger kunnen of willen rijden (dit geldt ook voor Twin-Shocks!!!) Zij houden van het spelletje en de sfeer.
Standaard klassiekers zijn soms bulldozers, kunnen voor niet opgelicht worden en kunnen niet snel accelereren. Het zijn vaak zware machines, met beperkte grondspeling, soms motors met verkeerde gearing en de rijders soms erg jong als oud. We houden dit spoor eenvoudig wat betreft de moeilijkheden, mede omdat de rijders soms de voeten te lang op de voetsteunen houden.

Voor zover het kan op het trial-terrein gebruiken we geen bomen, bielsen of anders als **overstap**-obstakels in het blauwe spoor. Als er een **opstap** genomen moet worden dan betekent dat recht aanrijden. Maximaal hoogteverschil 20 cm over 1,0 meter. Geen V-groeven waar men vanwege -de breedte of de laagte van- de voetsteunen komt vast te zitten.

De rijders kunnen omhoog gestuurd worden, maar zeker niet te steil of echt hoog (+4 mtr). Ook niet omhoog als de motor eerst opgewonden moet worden. Verder geen bocht meteen voor of na een helling.

We houden het spoor breed, niet te smal, omdat als men naast het spoor komt, er nog steeds voeten gezet moeten kunnen worden.

We maken ook niet twee moeilijkheden meteen achter of in elkaar. De strafpunten die men kan krijgen, zullen bij voorkeur op plekken zijn, waar voeten zetten mogelijk en natuurlijk is. Dus altijd in het zicht, niet als de motor straf naar boven of beneden moet of bij opstappen. We houden rekening met een draaicirkel van zeker 4 - 5 meter.

Blauw-Plus.

In deze klasse rijden de doorstromers van Blauw naar het Rode spoor en rijders waarvoor Rood te hoog is, vanwege leeftijd of ongemak van de rijder en/of de (niet-zo-competitieve) motor. Het niveauverschil tussen Blauw en Rood is behoorlijk. Daarom wordt het niveau van Blauw-Plus gevormd door de makkelijke stukken van Blauw te vervangen door de makkelijk-tot-gemiddelde-moeilijke stukken van Rood. Dus eenvoudig blauw eruit en eenvoudige tot gemiddeld rood in dit spoor. Dit aangegeven door een Blauw-Plus pijl

De Blauw-Plus rijders rijden de blauwe pijlen EN de Blauw-plus pijlen.

Net als bij Blauw houden we een hoogteverschil van 20 – 25 cm aan over 1,0 meter.

Voor de hellingen geldt: niet eindigen met voorwiel door de lucht. Kortere steile hellingen met ruimere bocht ervoor of erna moet kunnen. Lange hellingen met bochten erin kan, als er redelijk recht aangereden kan worden.

De bochten niet te krap (3 – 4 meter draaicirkel), omdat de meeste motoren geen erg aangepaste trialfietsen zijn.

Rood.

Voor deze rijders geldt dat ze kunnen sturen en zeer zeker motor-beheersing hebben.

Zij kunnen hellingen rijden met bochten erin of steilere hellingen met een probleem ervoor of erna. We vinden vanwege de gebruikte machines geen **overstappen** die boven de 30 cm uitgaan en zeker niet als deze zich bevinden na/met/in/voor een bocht. Geen schuine overstappen.

Geel.

De Gele Rijders hebben uitstekende motorbeheersing, maar zijn geen stunters; zij hebben gekozen Klassiek te rijden. Ze kunnen meerdere problemen achter elkaar oplossen. Hellingen vormen geen probleem.

We proberen beton te vermijden. Zwaardere machines krijgen grotere deuken en vervormingen.

Ook zijn de overstappen gering, omdat bij te veel overstappen in het spoor (bijvoorbeeld eentje in elke sectie), de rijders dan kunnen overwegen om een spoor lager te gaan rijden, wat niet de bedoeling is.

We houden er wel rekening mee dat de gele rijders -net als Geel-Plus en in mindere mate Rood- veel ontsnappingen zien!!

Geel-Plus.

Het niveau van Geel-Plus is als het gele niveau, maar dan de makkelijke stukken van Geel eruit en moeilijkere stukken dan moeilijk Geel erin.

Dit zijn getrainde en ervaren rijders. Zij kunnen heel veel; maar niet alles, het zijn rijders met Twin-Shock motoren en die motoren hebben beperkingen t.o.v. moderne trialmotoren.

We houden het sturen en opstappen als belangrijkste aspecten en niet enkel de overstappen. We laten de grote op- en overstappen graag over aan de clubtrials en ONK's. Wij gebruiken liever het type '70'er en '80'er jaren-trial.

En Let-Op, bij ons mag men **niet** omzetten én **niet** stilstaan.

De Geel-Plus rijders rijden de gele en de geel-plus pijlen.