

# Wettkampf-Regelbuch 2013



## International Unicycling Federation

Endgültige Version - September 2013

Erstellt vom Regelbuch-Komitee der IUF

Copyright © 2013, International Unicycling Federation, Inc. Alle Rechte vorbehalten.  
Überarbeitung: 83f87d2a9e789df24f3fc2b3a28521592f1699e0, 21.10.2013

Die Übersetzung wurde im Auftrag der IUF und des BDR  
von einem Übersetzungsbüro durchgeführt.

Bei Fehlern in der Übersetzung kontaktieren Sie bitte [www.einrad-bdr.de](http://www.einrad-bdr.de)



# **Inhalt**

<b>1 Allgemeine Regeln und Definitionen</b>	<b>3</b>
1a Allgemeines	6
1b Wettkampfstätten für Veranstaltungen	15
1c Verpflichtungen der Teilnehmer	18
1d Definitionen	20
1e Convention-Verantwortliche	23
<b>2 Regeln für Track &amp; Field (Leichtathletik)</b>	<b>28</b>
<b>3 Straßenrennen</b>	<b>47</b>
<b>4 Mountain Unicycling</b>	<b>57</b>
<b>5 Freestyle und Standard Skill</b>	<b>63</b>
5a Freestyle und Standard Skill – Überblick	67
5b Freestyle-Regeln	75
5c Freestyle-Wertung	83
5d Standard Skill-Regeln	96
5e Bewertung im Standard Skill	103
5f Liste der Standard Skills	108
<b>6 Flatland und Street</b>	<b>164</b>
6a Flatland und Street – Überblick	167
6b Flatland	172
6c Street	177
<b>7 Einrad-Trials</b>	<b>181</b>
<b>8 Einradhockey</b>	<b>196</b>
<b>9 Einrad-Basketball</b>	<b>210</b>
<b>10 Skill Levels</b>	<b>216</b>
<b>Dank</b>	<b>232</b>

# **Teil 1**

## **Allgemeine Regeln und Definitionen**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>1a Allgemeines</b>	<b>6</b>
1.1 Dies sind die offiziellen IUF-Regeln	6
1.2 Breitensportaspekt von Unicons	7
1.3 Optionen des Ausrichters – Unicon	7
1.4 Bekanntmachung, Offenlegung und Kommunikation	9
1.5 Veröffentlichung der Regeln	11
1.6 Namen und Begriffe	11
1.7 Weltmeister	11
1.8 Weltrekorde, IUF-Rekorde	12
1.9 Rechte an den Daten der Veranstaltung	12
1.10 Veröffentlichung der Ergebnisse	12
1.11 Registrierungsformulare	13
1.12 Programmheft	13
1.13 Öffentliche IUF-Versammlung	13
<b>1b Wettkampfstätten für Veranstaltungen</b>	<b>15</b>
1.14 Rennstrecke	15
1.15 Wetter	15
1.16 Fahrfläche für die artistischen Disziplinen	15
1.17 Offener Trainingsbereich	16
1.18 Material und Ausrüstung	16
1.19 Ausbildung der Verantwortlichen	16

<b>1c Verpflichtungen der Teilnehmer</b>	<b>18</b>
1.20 Vertretene Nationen	18
1.21 Rennen	18
1.22 Artistik	18
1.23 Persönliche Verpflichtungen	18
1.24 Regelkenntnis	19
1.25 Euer Privileg	19
<b>1d Definitionen</b>	<b>20</b>
<b>1e Convention-Verantwortliche</b>	<b>23</b>
1.26 Generelle Verantwortliche	23
1.27 Verantwortliche für Rennen	24
1.28 Verantwortliche für die Artistik	26

---

## **1a Allgemeines**

Dieses Regelwerk soll allen Einradwettkämpfen der International Unicycling Federation (Internationaler Einradverband) zugrunde liegen. Bei allen anderen Wettbewerben kann es als Leitfaden benutzt werden. Das Regelwerk unterteilt sich in die im einleitenden Inhaltsverzeichnis aufgeführten Hauptabschnitte. Verschiedene ergänzende Grafiken und Formulare zu diesem Regelwerk werden getrennt herausgegeben.

### **1.1 Dies sind die offiziellen IUF-Regeln**

Bei allen IUF-Unicons (Internationale Einradtreffen) gelten allein diese Regeln. Weitere Regeln dürfen hinzugefügt werden, um besonderen Gegebenheiten gerecht zu werden, aber sie dürfen die IUF-Regeln nicht ohne vorherige Zustimmung des IUF-Vorstands abändern. Alle zusätzlichen Regeln müssen bereits lange vor einem internationalen Wettbewerb bekannt gemacht werden und gemeinsam mit dem Anmeldeformular veröffentlicht werden.

Nationale oder örtliche Einrad-Organisationen können eigene Regeln aufstellen und sich dabei an den IUF-Regeln orientieren. Bei nationalen oder örtlichen Wettkämpfen können diese Regeln jedoch nicht länger als IUF-Regeln bezeichnet werden. Um bei den Qualifikationen für Unicons ordnungsgemäße Ergebnisse zu erzielen, müssen die Bestimmungen aus dem IUF-Regelwerk wie oben beschrieben eingehalten werden.

Möchte eine nationale Organisation für einen nationalen Wettkampf eigene Regeln von der IUF genehmigen lassen, muss sie die entsprechenden Vorschläge mindestens 90 Tage vor Beginn der Veranstaltung beim IUF-Vorstand einreichen. Nach der Genehmigung der Regeln kann der nationale Wettkampf als offizielle IUF-Veranstaltung anerkannt werden.

Die Ergebnisse einer „offiziellen IUF-Veranstaltung“ sind mit den Resultaten anderer offizieller IUF-Veranstaltungen vergleichbar und können bei eventuellen Qualifikationsvorgaben berücksichtigt und angerechnet werden. Um Unklarheiten und Missverständnisse auf Seiten der Fahrer auszuschließen, dürfen Regeln, die vom IUF-Vorstand für einen nationalen oder lokalen Wettkampf freigegeben wurden, nicht als IUF-Regeln bezeichnet werden.

#### **1.1.1 Aktualisierung dieses Regelbuchs**

Das vorliegende Regelwerk sollte nach jeder Unicon aktualisiert werden. Der Vorsitzende des IUF-Regelbuch-Komitees soll das Komitee leiten, kann aber wahlweise ein Unterkomitee benennen. Das Regelbuch-Komitee wird offiziell nach dem Ende der Unicon zu tagen beginnen, wobei der Vorsitzende schon eher beginnen kann, um die Chance zu nutzen, dass viele Leute persönlich anwesend sind. Das Komitee soll seine Arbeit innerhalb von drei (3) Monaten nach dem Ende der Unicon beendet haben und seine Vorschläge unterbreiten. Wird mehr Zeit benötigt, kann der IUF-Präsident um eine Verlängerung gebeten werden. Dies ist der einzige Zeitraum, in dem Änderungen im Regelbuch vorgenommen werden sollen, obwohl

Ausnahmen in außergewöhnlichen Fällen möglich sind. Der IUF-Präsident ist dafür verantwortlich sicherzustellen, dass das IUF-Regelbuch-Komitee im vorgesehenen Zeitplan bleibt und zielgerichtet arbeitet.

Änderungsvorschläge zum IUF-Regelwerk können jederzeit von jeder interessierten Person eingereicht werden. Dabei handelt es sich nicht um offizielle Änderungsanträge, sondern um Themenvorschläge, die bei der nächsten Überarbeitung des Regelbuchs diskutiert werden sollen. Mögliche Änderungen können auch das ganze Jahr über in einem hierfür eingerichteten Forum erörtert werden. Entscheidungen über den Abstimmungszeitrahmen des Regelbuch-Komitees und die offiziellen Mitglieder dieses Ausschusses werden jedoch weiterhin vom Vorsitzenden des IUF-Regelbuch-Komitees und dem IUF-Vorstand getroffen.

## **1.2 Breitensportaspekt von Unicons**

Bei allen Unicon-Wettkämpfen ist darauf zu achten, dem Breitensportaspekt ausreichend Rechnung zu tragen, indem eine möglichst große Anzahl von Wettkämpfern zugelassen wird und die Veranstaltung für andere Unicon-Teilnehmer und Nicht-Einradfahrer so zuschauerfreundlich wie möglich organisiert wird. Die folgenden Aktivitäten können hierzu beitragen:

- Veranstaltungsbezogene Workshops
- Spaß-Wettkämpfe rund um die Veranstaltung
- Sofortige Bekanntgabe der Ergebnisse für die Zuschauer
- Einbeziehung anderer Wettkämpfer in die Veranstaltung
- Unterhaltungsangebote in Wettkampfpausen (z. B. in der Halbzeit)
- Mehrere Aushänge mit dem Veranstaltungsplan

## **1.3 Optionen des Ausrichters – Unicon**

Eine Unicon soll mindestens einen Wettbewerb aus jeder der nachfolgenden Kategorien beinhalten. Der Ausrichter kann nach Belieben Wettbewerbe, Altersklassen oder Variationen, die hier nicht aufgeführt sind, hinzufügen, solange diese nicht in Konflikt zu den bestehenden Regeln stehen. Im Zweifel muss das IUF-Regel-Komitee kontaktiert werden.

- Bahnrennen – die obligatorischen Renndisziplinen; siehe Abschnitt 2.16
- Andere Rennen – Straßenrennen, spezielle Rennen; siehe Abschnitt 2.20
- Mannschaftswettbewerbe – Einradhockey, Einrad-Basketball; siehe Teil 8 und 9
- Feldwettbewerbe – Weitsprung, Hochsprung, Gliding/Coasting; siehe Abschnitt 2.19
- Veranstaltungen ohne Wettkampfcharakter – Workshops, Spiele, Besichtigungstouren, Muni-Touren
- Artistische Wettbewerbe – Freestyle, Standard Skill, Flatland, Street; siehe Teil 5 und 6
- Muni – Cross Country, Orientierungsläufe, Uphill, Downhill, Trial; siehe Teil 4 und 7

### **1.3.1 Sicherheitsausrüstung**

Detaillierte Regeln zur Sicherheitsausrüstung finden Sie in den einzelnen Kapiteln unter Punkt x.3 (2.3, 3.3, 4.3 usw.). Veranstalter dürfen von diesen Regeln zur Sicherheitsausrüstung nur dann abweichen, wenn dies unvermeidlich ist. Dass Änderungen „unvermeidlich“ sind, muss

dokumentiert und vom IUF-Vorstand genehmigt werden. Eventuelle Abweichungen von den IUF-Anforderungen zur Sicherheitsausrüstung müssen genehmigt und mindestens zwei Monate vor der Veranstaltung bekannt gegeben werden.

### **1.3.2 Zusammenlegen von Altersklassen**

Bei Wettkämpfen mit mehr als 50 Teilnehmern werden sechs Fahrer pro Altersgruppe benötigt. Bei Wettkämpfen mit weniger als 50 Teilnehmern werden sechs Fahrer pro Altersgruppe empfohlen; absolutes Minimum sind jedoch drei Teilnehmer pro Altersgruppe. In der Regel treten Fahrer bei allen Veranstaltungen in ihrer Altersgruppe an. Eine Ausnahme bilden artistische Wettbewerbe und ähnliche Veranstaltungen, bei denen nur zwischen den beiden Kategorien Junior Expert und Expert unterschieden wird.

Altersklassen mit weniger als sechs (bzw. bei kleineren Veranstaltungen drei) Fahrern müssen vom Ausrichter zusammengelegt werden. Das bedeutet, dass ausgeschriebene Altersklassen nicht garantiert werden können. Dies kann auf der Basis einzelner Wettkämpfe (Disziplinen) erfolgen.

Bei der Zusammenlegung wird die kleinste Altersgruppe (d. h. die Altersgruppe mit den wenigsten Teilnehmern) mit der kleinsten angrenzenden Altersgruppe (der nächstälteren oder nächstjüngeren Gruppe) zusammengelegt. Verfügen mehrere Altersgruppen über die kleinste Teilnehmerzahl, wird die Altersgruppe mit der kleinsten angrenzenden Altersgruppe für die Zusammenlegung gewählt. Dieses Verfahren wird so lange angewendet, bis alle resultierenden Altersklassen (zusammengelegt und/oder in der ursprünglichen Form) über die erforderliche/empfohlene Mindestanzahl an Teilnehmern verfügen. Eine Zusammenlegung von männlichen und weiblichen Altersgruppen erfolgt unter keinen Umständen.

### **1.3.3 Preise**

Die Art, Anzahl und Qualität der Preise obliegt dem Ausrichter der Veranstaltung. Da die Preise aus dem Budget der Veranstaltung bezahlt werden müssen, ist es Sache des Ausrichters, die Menge und Art der Preise festzulegen. Generell gibt es Pokale für „Top“-Wettbewerbe, Medaillen für „sub-Top“-Wettbewerbe und Bänder oder Urkunden für kleinere Wettbewerbe und Platzierungen. Bei der IUF werden üblicherweise die Plätze 1 bis 3 fast aller Wettbewerbe geehrt, aber auch dies bleibt dem Ausrichter überlassen.

### **1.3.4 Videoaufzeichnungen zur Klärung von Einsprüchen**

Privat erstellte Videos sind als Klärungsmittel bei einem Protest generell nicht zulässig. Der Veranstalter kann vorab überlegen, bei bestimmten Wettkämpfen eine offizielle Videoaufzeichnung erstellen zu lassen (z. B. an der 5-Meter-Linie beim Einbein-Rennen über 50 m). Dies muss gegebenenfalls vor Beginn des Wettkampfs bekannt gegeben werden, damit die Teilnehmer wissen, dass etwaige Proteste anhand dieses Videos geklärt werden können.



### **1.3.5 Sponsoren**

Der Ausrichter der Veranstaltung hat die Möglichkeit, private Sponsoren anzuwerben und diese auch zu akzeptieren; z. B. für einen Unicycle.com Freestyle Award, einen Coca-Cola Hockey Cup usw. Dies bietet Möglichkeiten zur externen Finanzierung und damit zur Senkung der Kosten des Organisators und der Teilnehmer. Als Sponsoren können nur Firmen und Institutionen akzeptiert werden, die die IUF nicht in Misskredit bringen und generell mit den Zielen der International Unicycling Federation, Inc. übereinstimmen.

## **1.4 Bekanntmachung, Offenlegung und Kommunikation**

Veranstaltungstermine und andere Informationen müssen so früh wie möglich angekündigt und/oder veröffentlicht werden. Der beste Weg für die Publikation von Veranstaltungsinformationen ist eine Veranstaltungs-Webseite, die regelmäßig aktualisiert wird, um stets die neuesten Informationen anzubieten. Für eine Unicon und andere große Veranstaltungen sollten die Registrierungsformulare spätestens acht Monate vor dem Termin der Veranstaltung bereitgestellt werden. Eine Liste aller geplanten Wettkämpfe, einschließlich aller relevanten Regeln und Informationen, sollte im Hinblick auf die Trainingsoptimierung zur selben Zeit veröffentlicht werden, wobei alle neuen Daten unmittelbar nach ihrem Bekanntwerden hinzugefügt werden. Soweit möglich, soll der Ausrichter Karten, Wegbeschreibungen und andere Informationen anbieten, um die Veranstaltung für die Teilnehmer so angenehm wie möglich zu machen.

### **1.4.1 Bekanntgabe spezieller Regeln**

Bei internationalen Wettkämpfen müssen schriftliche Regeln zu allen angesetzten Disziplinen aufgestellt werden, die im IUF-Regelwerk nicht behandelt sind bzw. zu denen zusätzliche Regelungen benötigt werden. Bei diesen speziellen Regeln kann es sich um Varianten der im vorliegenden Regelbuch ausgeführten optionalen Disziplinen handeln. Diese Regeln sollten möglichst gleichzeitig mit den Anmeldungen oder früher bekannt gegeben werden, mindestens jedoch einen Monat vor der Veranstaltung. Die Regeln können gemeinsam mit den Anmeldeformularen veröffentlicht und/oder auf der Veranstaltungs-Website bekannt gegeben werden. Die Teilnehmer müssen die jeweiligen Regeln kennen, um sich auf die betreffenden Veranstaltungen vorbereiten zu können! Auch für die Veranstalter ist es von Vorteil, sich möglichst früh auf die geltenden Regeln festzulegen, um sich nicht später noch kurz vor Veranstaltungsbeginn damit beschäftigen zu müssen. Aufgrund einer Verlegung der Wettkampfstätten, aktueller Witterungsbedingungen oder Änderungen in der verfügbaren Ausrüstung müssen Regelungen möglicherweise kurzfristig geändert werden. In diesem Fall sind die entsprechenden Änderungen unverzüglich auf der Veranstaltungs-Website bekannt zu geben. Beispiele: Regelungen zu Abstiegen und Zeitmessungsdetails bei Muni-Rennen, Hindernisinformationen für Street Comp, geplante Altersklassenregelungen oder Kombinationspreise.

## **1.4.2 Umfassende Angaben zu Streckendetails**

Details über alle Rennen außer Bahnrennen sowie über alle weiteren Wettbewerbe mit speziellem Streckenverlauf oder besonderen Rahmenbedingungen müssen öffentlich publiziert werden, sobald sie bekannt sind. Ziel ist es, den Teilnehmern die zur Vorbereitung erforderlichen Informationen bereitzustellen und die Wahl des geeigneten Einrads zu erleichtern. Dies ist besonders wichtig für Teilnehmer, die von weiter weg anreisen. Die erforderlichen Angaben richten sich nach der jeweiligen Disziplin, umfassen aber zum Beispiel Streckenlänge und -breite, Höhe und Höhenunterschied, Steigung, Schwierigkeitsgrad des Geländes, Anzahl der Kurven, Oberflächenbeschaffenheit usw. Wenn möglich, sollte Kartenmaterial bereitgestellt werden. Da Strecken gelegentlich erst Wochen oder Tage vor Beginn der Veranstaltung festgelegt werden können, müssen sie unverzüglich nach ihrer endgültigen Festlegung auf der Veranstaltungs-Website und/oder allen sonstigen relevanten Aushängen, Publikationen usw. bekannt gegeben werden. Es ist auch zulässig, vorläufige Angaben zum Streckenverlauf zu veröffentlichen, solange noch Genehmigungen ausstehen usw.

## **1.4.3 Übungsfahrten auf der Strecke**

Wenn der Parcours mindestens sieben (7) Tage vor dem Wettkampf generell allen Teilnehmern für Übungszwecke zur Verfügung steht, gelten zur Teilnahme am Wettkampf keine Einschränkungen. Ist der Parcours vor dem Wettkampftag nicht allgemein für Übungszwecke zugänglich, dürfen keine Fahrer am Rennen teilnehmen, die die Strecke bereits im Vorfeld abgefahren sind. Die Organisatoren müssen daher sicherstellen, dass Streckenmarkierung und -verlauf von Freiwilligen bzw. Helfern festgelegt werden, die selbst nicht am Wettkampf teilnehmen.

## **1.4.4 Kommunikation**

Besonders bei internationalen Veranstaltungen macht eine gute Kommunikation den Unterschied zwischen einem unvergesslichen Ereignis und Frustration vieler aus. Ausrichter müssen gute Kommunikationswege zu den Teilnehmern aufbauen, sowohl vor der Veranstaltung als auch dann, wenn die Teilnehmer vor Ort sind. Mannschaftsbriefkästen, Kontaktpersonen, zentrale Telefonnummern oder andere organisatorische Maßnahmen müssen getroffen werden, um die Teilnehmer über Änderungen im Zeitplan oder bei den Örtlichkeiten zu informieren, Detailänderungen in letzter Minute bekannt zu geben etc.

## **1.4.5 Haftungsausschluss, Absagen**

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, bei Bedarf Änderungen durchzuführen, um den Erfolg der Veranstaltung oder eines Wettkampfs sicherzustellen. Manchmal müssen diese Änderungen in der letzten Minute durchgeführt werden, weil man zum Beispiel wegen Regen Wettbewerbe von draußen in die Halle verlegen muss. Manche Aktivitäten müssen während der Veranstaltung aufgrund von Ereignissen abgesagt werden, die außerhalb des Einflusses des

Ausrichters liegen, etwa Unwetter oder Stromausfall. Im Fall von Änderungen oder Absagen müssen diese schnellstmöglich verbreitet und/oder publiziert werden.

## **1.5 Veröffentlichung der Regeln**

Für Wettbewerbe, Veranstaltungen oder Spiele, die nicht im IUF-Regelwerk zu finden sind, müssen schriftliche Regeln zur Verfügung gestellt werden. Diese Regeln sollten, falls nicht schon vorhanden, mit der Ankündigung der Veranstaltung publiziert werden; das bedeutet grundsätzlich vor oder mit der Veröffentlichung des Anmeldeformulars. Dies ermöglicht den Teilnehmern ein gutes Training und Chancengleichheit mit den lokalen Fahrern. Die angewandten Regeln müssen jedem bekannt sein.

## **1.6 Namen und Begriffe**

Die Ausrichter von Veranstaltungen müssen die korrekten Namen und die richtigen Begriffe für unseren Sport und die Wettbewerbe lernen und verwenden. Auch sollten sie darauf achten, veraltete oder falsche Namen und Begriffe nicht weiterhin zu verwenden. Bei allen Ankündigungen, Werbungen, Veröffentlichungen, Publikationen, internen und externen Dokumenten müssen die korrekten Bezeichnungen verwendet werden. Insbesondere gilt dies für alle offiziellen Dokumente, etwa solche, die durch die verwendete Software benutzt und/oder ausgedruckt werden. Beispielsweise lauten die genauen Bezeichnungen für die artistischen Wettbewerbe Einzelkür, Paarkür, Gruppenkür, Flatland, Street Comp. und Standard Skill. Der Begriff „artistisch“ ist kein Namensbestandteil der einzelnen Wettbewerbsdisziplinen!

Bedenken Sie auch, dass die bei uns gebräuchliche Veranstaltungsbezeichnung „Unicon“ (Unicycling Convention) der breiteren Öffentlichkeit kein Begriff ist. Erläutern Sie deshalb, wofür dieser Begriff steht, damit auch Laien etwas damit anfangen können. Wenn das Wort „Einrad“ nicht explizit genannt wird, wissen ansonsten möglicherweise viele Personen gar nicht, worum es bei Ihrer Veranstaltung geht.

## **1.7 Weltmeister**

Der Sieger und die Siegerin der einzelnen Wettkampfdisziplinen bei einer Unicon erhalten für die betreffende Veranstaltung den Weltmeistertitel. Eine Altersbeschränkung für den Titelgewinn gibt es nicht.

Die Sieger aus den einzelnen Altersgruppen können den Titel „Altersklassensieger“ verwenden. „Weltmeister“ bezeichnet in der Regel Sieger aus der Gesamtklasse, dem Finale oder der Kategorie Expert. Siehe auch Abschnitt 5.11.

## **1.8 Weltrekorde, IUF-Rekorde**

Wettkampfergebnisse können nicht als neuer Weltrekord anerkannt werden, wenn die betreffenden Wettkämpfe nicht gemäß den von der IUF geforderten Rahmenbedingungen abgehalten und aufgezeichnet wurden. Es ist Aufgabe des Veranstalters, dafür zu sorgen, dass die Wettkampfbedingungen dem IUF-Regelbuch und den IUF-Standards für Weltrekorde entsprechen.

## **1.9 Rechte an den Daten der Veranstaltung**

Jede Unicon oder andere große Einradveranstaltung ist ein Stück Geschichte. Am Ende einer Unicon oder anderen internationalen Veranstaltungen oder spätestens innerhalb eines Monats danach muss der Ausrichter der IUF eine Liste mit allen Wettbewerben und Ergebnissen zur Verfügung stellen. Diese Liste enthält alle Daten, die zur Ermittlung von Platzierungen und Siegern aller Wettkämpfe der Veranstaltung geführt haben. Diese Daten gelten als öffentlich und sind nicht im Besitz des Ausrichters. Kopien der Meldedaten, Unterlagen des Kampfgerichts, Proteste und entsprechende Unterlagen sind nicht zwingend öffentlich, befinden sich aber im gemeinsamen Besitz des Ausrichters und der IUF und müssen auf Anfrage einsehbar gemacht werden. Wenn der Ausrichter Dokumente oder Daten vernichten möchte, müssen diese der IUF übergeben werden und dürfen nicht einfach weggeworfen werden. Auf Anfrage müssen der Ausrichter und die Verantwortlichen auch weitere, eventuell nicht in schriftlicher Form vorliegende Informationen über getroffene Entscheidungen, verwendete Methoden und andere Details des Planungsprozesses und der Durchführung der Veranstaltung herausgeben. Diese Informationen können von unschätzbarem Wert für zukünftige Ausrichter sein und dürfen nicht versteckt werden oder verloren gehen.

## **1.10 Veröffentlichung der Ergebnisse**

Ergebnisse von nationalen oder internationalen Meisterschaften müssen zusammen mit Details wie Zeit, Distanz und Gesamtwertung veröffentlicht werden. Für jeden Wettkampf sind die Namen und die repräsentierte Nationalität des Wettkämpfers sowie die Namen und Nationalitäten aller Verantwortlichen zu veröffentlichen. Bei den artistischen Wettbewerben müssen die Nationalitäten und/oder die Namen der einzelnen Jury-Mitglieder veröffentlicht werden.

Ein offizielles Protest-/Korrekturformular muss für die Fahrer zu jeder Zeit verfügbar sein. Alle Proteste gegen Ergebnisse müssen spätestens zwei Stunden nach Bekanntgabe der Ergebnisse schriftlich und auf dem richtigen Formular eingereicht werden, es sei denn, es wurde für bestimmte Disziplinen eine kürzere Frist vereinbart (z. B. bei Bahnrennen). Das Formular muss vollständig ausgefüllt sein. Die Frist kann verlängert werden für Fahrer, die während dieser Zeit an einem anderen Rennen/einer anderen Veranstaltung teilnehmen. Es werden alle denkbaren Anstrengungen unternommen, um Proteste innerhalb von 30 Minuten, nachdem sie eingereicht wurden, zu bearbeiten. Druckfehler und Beeinträchtigungen während des Rennens durch andere Fahrer oder sonstige äußere Einflüsse sind Anlass für Proteste. Proteste, die nach der

Preisverleihung erhoben werden, werden nicht mehr berücksichtigt, sofern die Ergebnisse mindestens drei Stunden vor der Vergabe der Preise bekannt gemacht worden sind. Wenn Preise vergeben werden, bevor die Ergebnisse allgemein bekannt gegeben werden, empfiehlt es sich, bei der Preisverleihung darüber zu informieren, wann die Ergebnisse ausgehängt werden und welche Frist für die Einreichung von Protesten gilt. Alle Entscheidungen der Chefkampfrichter oder Schiedsrichter sind endgültig, gegen sie kann kein Protest erhoben werden.

## **1.11 Registrierungsformulare**

Aufgrund der verschiedenen Möglichkeiten der Teilnehmer, an verschiedenen Wettkämpfen in unterschiedlichen Altersklassen teilzunehmen, ist es erforderlich, das Meldeformular klar strukturiert zu gestalten, damit jeder Teilnehmer seine Möglichkeiten klar erkennen kann. Ein Fahrer kann sich zum Beispiel für die Paarkür zusammen mit einem älteren Fahrer als Expert anmelden, möchte aber in der Einzelkür in seiner Altersklasse teilnehmen. Vor der Veröffentlichung sollte eine Unicon-Anmeldung von Mitgliedern aus dem IUF-Regel-Komitee oder dem IUF-Vorstand geprüft und genehmigt worden sein. Fahrer dürfen nicht an einer Veranstaltung teilnehmen, ehe ihre Anmeldung vollständig abgeschlossen ist (einschließlich Zahlung der Teilnahmegebühr und Ausfertigung und/oder Unterzeichnung von Verzichtserklärungen). Kein minderjähriger Teilnehmer darf teilnehmen, ohne dass ein Elternteil oder ein Erziehungsberechtigter die Anmeldung unterschrieben hat.

## **1.12 Programmheft**

Bei Unicons sollte jeder registrierte Teilnehmer ein vorab gedrucktes Infopaket mit einem kompletten Zeitplan sämtlicher Wettbewerbe, Karten und Wegbeschreibungen zu allen Wettkampfstätten sowie so vielen Regeln und Hintergrundinformationen wie möglich erhalten. Diese Informationen sind den Teilnehmern bei ihrer Ankunft vor Ort zu überreichen. Der Organisator der Unicon kann zudem auch nach eigenem Ermessen Teile dieser Informationen in Form eines offiziellen Programmhefts herausgeben (soweit zweckmäßig). Ein solches offizielles Programmheft ist für die Angehörigen und Zuschauer sehr aufschlussreich und bietet ihnen die Möglichkeit, sich intensiver mit unserem Sport zu beschäftigen. Es bietet auch die Chance, kostenpflichtige Annoncen zu platzieren und so zur Finanzierung der Veranstaltung beizutragen. Für andere Einradveranstaltungen empfiehlt es sich, allen Teilnehmern vorgedruckte Informationen zur Verfügung zu stellen.

## **1.13 Öffentliche IUF Versammlung**

Der Ausrichter sieht im Zeitplan der Veranstaltung eine öffentliche Versammlung der IUF vor. Bei dieser Versammlung wird die IUF Vorstandsmitglieder und andere Freiwillige wählen und darüber hinaus ihren Aufgaben nachkommen und versuchen, alle Meinungen und Unterstützungsangebote von interessierten Teilnehmern zu berücksichtigen.

Diese Versammlung sollte so nah wie möglich an das Ende der Veranstaltung gelegt werden, jedoch nicht auf den letzten Tag, da einige Teilnehmer möglicherweise früher abreisen müssen. Auf jeden Fall sollte die Versammlung in der zweiten Hälfte der Veranstaltung stattfinden.

Es sollten mindestens zwei Stunden Zeit eingeplant werden, während derer keinerlei Veranstaltungen außer der zum Training geöffneten Halle oder möglichen anderen informellen Aktivitäten stattfinden.

Es muss ein Besprechungsraum ausreichender Größe bzw. mit ausreichenden Sitzplätzen zur Verfügung gestellt werden, der angemessen beleuchtet ist und eine annehmbare Akustik bietet, um die Versammlung problemlos durchführen zu können. Ein Vorlesungssaal oder ein Theater sind optimale Standorte. Eine Tonanlage und/oder ein Beamer wären sehr hilfreich.

Während der Veranstaltung können weitere (private und öffentliche) IUF-Versammlungen stattfinden. Die oben genannten strikten Anforderungen gelten aber nur für die große, öffentliche Versammlung.

## **1b Wettkampfstätten für Veranstaltungen**

### **1.14 Rennstrecke**

Für die Durchführung der Bahnrennen wird eine Rennstrecke benötigt. Sie muss metrisch markiert sein und sollte bereits vor dem Wettbewerb mit den zusätzlichen Start- und Ziellinien für die speziellen Einradrennen versehen werden (zum Beispiel 50-, 30-, 10- und 5-Meter-Linien). Neben der Strecke muss zusätzlich eine ebene Fläche von ausreichender Größe zur Austragung des IUF-Slaloms und eventuell des Langsamfahrens (sofern angesetzt) vorhanden sein. Eine Lautsprecheranlage muss zur Verfügung stehen, um Rennen anzukündigen und die Sieger bekannt zu geben. Ein Megafon ist zu diesem Zweck in der Regel nicht ausreichend.

### **1.15 Wetter**

#### **1.15.1 Bahnrennen**

Liegen die Wettkampfstätten im Freien, müssen auch widrige Witterungsverhältnisse bedacht werden. Dieses Problem kann durch eine überdachte Bahn beseitigt werden. Die Anlagen müssen für eine ausreichende Anzahl von Tagen verfügbar sein, um bei schlechtem Wetter gegebenenfalls auf andere Termine ausweichen zu können.

#### **1.15.2 Trials, Street Comp und Flatland-Wettkämpfe**

Bei Trials und Street-Veranstaltungen sollten die Organisatoren die Wettkämpfe verschieben und alle betroffenen Streckenteile durch trockene Abschnitte ersetzen (indem z. B. Paletten ausgetauscht werden). Diese Wettbewerbe sollten abgesagt werden, wenn die Sicherheit der Teilnehmer als gefährdet gelten muss. Bei einer Verschiebung oder Verlegung in eine Halle müssen die Organisatoren nach Möglichkeit dieselben Zulassungskriterien aufrechterhalten wie bei Wettkämpfen, die im Freien abgehalten werden. (So sind z. B. Metallpedale zulässig.) Sofern abgesagte Wettbewerbe ursprünglich auf dem Veranstaltungsplan gestanden sind, sollten sie im weiteren Verlauf der Veranstaltung erneut angesetzt werden. Der Ausrichter der Veranstaltung sollte versuchen, witterungsabhängige Wettkämpfe nach Möglichkeit in den ersten Wettkampftagen anzusetzen, um so bei nötigen Verlegungen einen größeren Spielraum zu haben.

### **1.16 Fahrfläche für die artistischen Disziplinen**

Üblicherweise werden die artistischen Wettbewerbe in einer Sporthalle ausgetragen. Sie können auch in einem Saal stattfinden, wenn die Bühne groß genug ist. In diesem Fall muss zusätzlich eine Sporthalle für das Training und möglicherweise für die Mannschaftswettbewerbe verfügbar sein. Außerdem muss genug Platz für Kampfrichter und Zuschauer vorhanden sein. Für die Zuschauer müssen Sitzplätze zur Verfügung stehen und für die Sportler eine

Trainingsfläche. Im günstigsten Fall befindet sich diese Trainingsfläche in einer separaten Halle. Der primäre Trainingsbereich darf sich nicht im Freien befinden, da sich die Fahrer sonst bei Regen oder extremen Wetterbedingungen nicht angemessen aufwärmen oder Übungen austauschen können. Falls nötig, kann die Trainingsfläche auch hinter einem Vorhang oder hinter der Tribüne in der Wettkampfhalle eingeplant werden. Wegen der unvermeidbaren Ablenkung durch die Trainierenden ist jedoch keine dieser beiden Lösungen wünschenswert.

Der Hallenboden bzw. die Fahrfläche muss für alle Wettkämpfe, bei denen dies erforderlich ist, mit den Begrenzungslinien markiert sein. Schwarze Reifen, Metallpedale, Hockeyschläger mit hölzerner Kelle etc. dürfen in manchen Hallen möglicherweise nicht benutzt werden. Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die Teilnehmer hierüber bereits vorab informiert sind. Alle Wettkampf- und Trainingsflächen müssen gut ausgeleuchtet und vor Witterungseinflüssen geschützt sein; gegebenenfalls müssen bei schlechtem Wetter Ausweichstandorte zur Verfügung stehen.

Eine hochwertige Lautsprecheranlage muss unbedingt vorhanden sein, sowohl für Ansagen als auch für die Begleitmusik. Mindestens zwei Geräte zum Abspielen der Musik müssen bereitgestellt werden (eines als Ersatzgerät bzw. für Tests). Die gewählten Geräte müssen in der Lage sein, alle für die einzelnen angesetzten Veranstaltungen zulässigen Medientypen zu erkennen und abzuspielen.

## **1.17 Offener Trainingsbereich**

Mindestens ein wettergeschützter Bereich mit einer ebenen und sicheren Oberfläche zum Einradfahren sollte ganztägig oder zeitweise und für die meisten Tage der Veranstaltung, wenn nicht gar über den gesamten Veranstaltungszeitraum, verfügbar sein. Diese Bereiche können für die nicht wettkampforientierten Veranstaltungen (etwa Workshops) verwendet werden, aber auch, um Übungen auszutauschen und zum freien Training.

## **1.18 Material und Ausrüstung**

Der Veranstalter muss Materialien und Ausrüstung für einen reibungslosen Ablauf der Wettbewerbe bereitstellen. Dazu gehören unter anderem ein System zur Zeiterfassung, Startpfosten und Kegel für den IUF-Slalomparcours. Daneben werden auch Papier und Schreibgeräte, Tische für die Kampfrichter, Drucker, Basketbälle, Hockeyschläger usw. benötigt.

## **1.19 Ausbildung der Verantwortlichen**

Gemäß den Regeln kann kein Wettbewerb beginnen, bevor alle notwendigen Verantwortlichen ausgebildet worden sind und ihre Aufgaben verstanden haben. Bei den Rennen ist der Schiedsrichter dafür verantwortlich, dass dies geschieht. Im Bereich der Artistik ist der



Chefkampfrichter zuständig. Der Veranstalter muss dafür sorgen, dass genügend Kopien des Regelwerks vor Ort für die Helfer zur Einsicht vorhanden sind. Für bestimmte artistische Wettkämpfe ist ein Mindestmaß an Erfahrung als Kampfrichter erforderlich. Siehe Abschnitt 5.9.

# 1c Verpflichtungen der Teilnehmer

## 1.20 Vertretene Nationen

Bei Wettkämpfen, bei denen die Zahl der Teilnehmer pro Land beschränkt ist, kommt mitunter die Frage auf, für welches Land ein Fahrer, ein Paar oder eine Gruppe antritt. Fahrer müssen das Land vertreten, dessen Staatsbürgerschaft sie haben oder in dem sie ihren legalen Wohnsitz haben. Wenn ein Fahrer zum Beispiel eine Schule in einem anderen Land besucht und dies legal ist, darf er für das Land, in dem er zur Schule geht, oder für sein Heimatland antreten.

Bei Bedarf kann die Staatsbürgerschaft oder der Wohnsitz mittels Pass, Führerschein oder Personalausweis des Landes, für das man antreten möchte, nachgewiesen werden. Fahrer, die verlängerte Ferien, einen Schüleraustausch oder einen anderen zeitlich beschränkten Aufenthalt in einem anderen Land absolvieren, sind nicht berechtigt, für dieses Land anzutreten, außer in Paar-, Gruppen- und Mannschaftswettbewerben (siehe unten).

Bei der Paarkür oder anderen Wettkämpfen für zwei Personen kann das Paar für eines der Länder antreten, die einer der beiden Fahrer vertreten kann.

Bei der Gruppenkür, Mannschaftswettkämpfen und sonstigen Veranstaltungen mit vielen Fahrern muss die Gruppe für das Land antreten, das vom überwiegenden Teil der Gruppe vertreten werden kann. Sollte es Gleichstand zwischen mehreren Ländern geben, kann die Gruppe wahlweise für eines der gleich oft vertretenen Länder antreten.

## 1.21 Rennen

Die Fahrer müssen Einräder entsprechend den Bestimmungen für Renneinräder benutzen. Sie müssen Knieschutz, Handschuhe und Schuhe entsprechend den unten folgenden Definitionen und bei bestimmten Rennen zusätzlich einen Helm tragen.

## 1.22 Artistik

Jegliche Begleitmusik muss auf CD oder weiteren vom Veranstalter freigegebenen Medien vorliegen. Siehe auch Abschnitt 5.6.

## 1.23 Persönliche Verpflichtungen

Alle Minderjährigen müssen von einem Elternteil, einer Aufsichtsperson oder einer beauftragten Person beaufsichtigt werden. Alle Teilnehmer sollten bedenken, dass sie Gäste des Veranstalters sind und zugleich **Repräsentanten** unseres Sports gegenüber allen neuen Sportlern, Besuchern von weit her, sowie gegenüber den Einwohnern der gastgebenden Stadt.

Man beachte, dass der Veranstalter die Anlagen für die Wettbewerbe *angemietet* hat und dass von jedem erwartet wird, dass er sie pfleglich behandelt. Jeder Sportler ist verantwortlich für sein eigenes Tun, das seiner Familie sowie seiner nicht teilnehmenden Mannschaftskameraden. Teilnehmer können ihre Platzierung bei Rennen verlieren, sie riskieren die Disqualifikation von einzelnen Veranstaltungen oder den Ausschluss von der gesamten Veranstaltung, wenn sie eventuelle Störungen seitens dieser Personen nicht so gering wie möglich zu halten versuchen.

### **1.23.1 Optionaler Ausschluss bestimmter Personen von den Veranstaltungen**

Der Veranstalter ist berechtigt, einzelne Personen oder eine Gruppe von Personen bei aggressivem oder unsportlichem Verhalten gegenüber anderen Teilnehmern vom Wettkampf auszuschließen. Diese Personen/Gruppen sollten zunächst verwarnt und dann durch den Ausrichter oder den jeweils zuständigen Chefkampfrichter/Schiedsrichter vom betreffenden Wettkampf, bei dem das Problem aufgetreten ist, ausgeschlossen werden. Die betreffende(n) Person(en) sollte(n) zunächst nur vom jeweiligen Einzelwettkampf ausgeschlossen werden, um ihr bzw. ihnen die Möglichkeit zu geben, sich zu beruhigen. Bei anhaltend aggressivem oder unsportlichem Verhalten können Einzelpersonen oder Gruppen auch von der Veranstaltung insgesamt ausgeschlossen werden.

## **1.24 Regelkenntnis**

Mangelnde Regelkenntnis wirkt sich zum Nachteil der Sportler aus und geht nicht zu Lasten der Verantwortlichen oder der IUF. Die IUF ist auch nicht verantwortlich für Irrtümer, die sich aus der Übersetzung von Regeln oder sonstigen Informationen in eine andere Sprache ergeben.

## **1.25 Euer Privileg**

Die Teilnahme am Wettkampf ist kein Recht, sondern ein Privileg. Jeder Teilnehmer ist ein Gast bei einer Veranstaltung des Ausrichters. Findet der Wettbewerb in einem fremden Land statt, wird man sich mit anderen Sitten konfrontiert sehen, die aber dort als normal gelten. Der Veranstalter und die Verantwortlichen legen fest, ob bestimmte Disziplinen, Altersklassen oder Verfahrensweisen zur Anwendung kommen. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sich an alle Regeln und Entscheidungen der Verantwortlichen und des Veranstalters zu halten.

# 1d Definitionen

**Altersklasse:** In welcher Altersklasse ein Fahrer antritt, ergibt sich aus dem Alter des Fahrers am ersten Tag der Veranstaltung.

**Expert:** Die oberste Kategorie bei Veranstaltungen, in denen keine Finalisten ermittelt werden. Sofern keine anderen Einschränkungen gelten, können die Fahrer auf eigenen Wunsch in dieser Kategorie gegen die übrigen Top-Fahrer antreten. Mögliche Einschränkungen bestehen, wenn die Top-Fahrer bereits bei früheren Wettkämpfen bestimmt werden, z. B. bei nationalen Veranstaltungen, oder wenn pro Land nur eine bestimmte Anzahl von Wettkämpfern antreten darf. Die Kategoriebezeichnung lautet Expert; die Fahrer, die in dieser Kategorie antreten, können als Experts bezeichnet werden. Der Unterschied zwischen Experts und Finalisten besteht darin, dass Experts nicht aufgrund der Ergebnisse ermittelt werden, die sie bei der aktuellen Veranstaltung erzielt haben.

**Figur:** 1. Fertigkeiten oder Tricks mit dem Einrad, z. B. Wheel Walk oder Rückwärtsfahren, die im Rahmen der Standard Skill-Wettbewerbe genutzt werden. 2. Ein Fahrmuster, etwa ein Kreis oder eine Acht.

**Finalist, Finale:** Ein Finalist ist eine Person, und das Finale ist die letzte Kategorie oder Teilnehmergruppe bei einem Wettkampf, der über mehrere Runden läuft. Bei Bahnrennen treten z. B. in den meisten Fällen im Finale die Top-Fahrer aus den einzelnen Altersgruppen gegeneinander an.

**Schuhwerk für Rennen:** Es sind geschlossene Schuhe vorgeschrieben. Das bedeutet, dass der Schuh die gesamte Oberseite des Fußes bedecken muss. Sandalen oder Schlappen sind nicht zulässig. Schnürsenkel dürfen nicht herunterhängen, sodass sie sich nicht in den Kurbeln verfangen können.

**Handschuhe:** (für Rennen) Beliebige Handschuhe aus dickem Material, die die Handflächen bedecken (Leder ist zulässig, dünnes Nylon nicht). Handschuhe dürfen fingerlos sein, wie etwa bei Fahrradhandschuhen, solange die Handfläche komplett bedeckt ist. Handgelenkschützer, wie sie z. B. beim Inline-Skating benutzt werden, sind eine zulässige Alternative zu Handschuhen.

**Helme:** Helme müssen mindestens den Sicherheitsstandards von Fahrradhelmen entsprechen und sollten die einschlägigen Normen für Fahrradhelme (oder Einradhelme) wie ASTM, SNELL, CPSC bzw. die gängige Norm im Land der Veranstaltung erfüllen. Helme für andere Sportarten außer Fahrradfahren und Inline-Skating sind nicht erlaubt. Der Schiedsrichter kann Ausnahmen zulassen. Helme sind für bestimmte Wettkämpfe vorgeschrieben; Erläuterungen dazu sind in den einzelnen Kapiteln unter Abschnitt 3 (Sicherheitsausrüstung) nachzulesen

**IUF:** International Unicycling Federation (Internationaler Einradverband). Die IUF fördert und leitet internationale Wettkämpfe wie Unicons, erstellt das Reglement für internationale Wettkämpfe und verbreitet und publiziert Informationen zum Einradfahren im Allgemeinen.

**Junior Expert:** Wie bei Expert, aber beschränkt auf Fahrer zwischen 0-14 Jahren. Fahrer aus dieser Altersklasse können optional auch als Expert starten, um so in der höchsten/schwersten Kategorie anzutreten.

**Knieschoner:** (für Rennen) Alle kommerziell hergestellten, dicken Knieschoner sind erlaubt, z. B. Knieschoner, wie sie beim Basketball oder Volleyball verwendet werden, oder beliebige Knieschoner mit Kappen aus Hartplastik. Die Knieschoner müssen das gesamte Knie bedecken und während des gesamten Rennens getragen werden. Hosen mit langen Beinen, Bandagen, Pflaster und Verbände sind nicht zugelassen.

**Muni:** Mountain Unicycling oder auch Mountain Unicycle. Eine veraltete Bezeichnung für Muni ist UMX.

**Nicht-Einrad-Tricks:** (bei der Kürwertung) Dazu zählt das Fahren eines beliebigen Fahrzeugs mit zwei oder mehr Rädern am Boden sowie beliebige Tricks, die nicht auf einem Einrad gezeigt werden, sowie alle Tricks mit mehr als einem Stützpunkt auf der Fahrfläche, wie das Stehen auf einem am Boden liegenden Einrad, Springen während man auf der Gabel steht (mit dem Sattel auf dem Boden) und zwei Berührungspunkte mit der Fahrfläche (Rad und Sattel), wenn sich das Gewicht des Fahrers auf beide verteilt. Der Begriff bezieht sich auf Übungen wie Tanzen, Pantomime, Comedy, Jonglieren, Musizieren oder das Fahren von Fahrzeugen, die nicht der Definition eines Einrads entsprechen.

**Requisiten:** Alles, was ein Fahrer im Rahmen eines Kürwettbewerbs benutzt, außer dem/den gefahrenen Einrad/Einrädern. Dazu zählen auch Einräder, die für etwas anderes benutzt werden, als darauf zu fahren, z. B. um auf dem am Boden liegenden Einrad einen Handstand zu machen. Ein Hut, der vom Boden aufgehoben wird, ist ein Requisite. Ein Pogo Stick oder ein Dreirad (solange es nicht auf nur einem Rad gefahren wird) ist ein Requisite.

**Standard-Einrad:** Ein Standard-Einrad hat nur ein Rad. Es wird durch Kurbeln angetrieben, die direkt an der Achse bzw. der Nabe befestigt sind. Es hat keine Gangschaltung und kein zusätzliches Getriebe. Das Rad wird durch die Drehung der Pedale und Kurbeln angetrieben. Es wird nur durch den Fahrer ausbalanciert und angetrieben, ohne zusätzliche technische Hilfsmittel. Bremsen und Handgriffe/Lenker sind erlaubt. Bei bestimmten Wettkämpfen wie Bahnrennen gibt es zusätzliche Anforderungen zur Radgröße und/oder Kurbellänge der Standard-Einräder. Für andere Veranstaltungen können gesonderte Einschränkungen gelten. Soweit nicht ausdrücklich vorgegeben, gelten keine Größeneinschränkungen.

**Unlimitiertes Einrad:** Mehrere Räder sind zulässig, von denen jedoch jeweils nur eines (und sonst nichts) den Boden berühren darf. Das Rad wird nur vom Fahrer angetrieben. Gangschaltung und/oder Getriebe sind zulässig.

**Ultimate Wheel:** Ein spezielles Einrad, das nur aus einem Rad mit Pedalen besteht. Es hat keine Gabel und keinen Sattel.

**UMX:** Unicycle Motocross. Dieser Begriff wurde durch Muni abgelöst.

**Einrad-Trick:** (bei der Kürwertung) Auch bekannt als „Figur“. Beliebige Fähigkeit (bezüglich Balance), die auf einem Fahrzeug ausgeführt wird, das nur einen einzigen Berührungspunkt zur befahrenen Oberfläche hat. Dieser Berührungspunkt gehört zu einem Rad, dessen Bewegung durch den Fahrer kontrolliert wird, wodurch der die Balance bewahrt. Auch alle Aufstiege sind Einrad-Tricks.

**Unbeabsichtigter Abstieg:** Im Allgemeinen gilt es als unbeabsichtigter Abstieg, wenn ein beliebiges Körperteil des Fahrers unbeabsichtigt den Boden berührt. Eine Fingerspitze auf dem Boden während eines Spins ist nicht unbeabsichtigt. Wenn Pedal und Fuß den Boden in einer scharfen Kurve berühren, ist das kein Abstieg, solange der Fuß auf dem Pedal bleibt, während das Pedal den Boden berührt. Abstiege führen während der meisten Rennen zur Disqualifikation.

**Unicon:** Unicycling Convention (Einradtreffen). Dieser Begriff bezieht sich im Allgemeinen auf die IUF-Einradweltmeisterschaften.

**Wheel Walking:** Antreiben des Einrads, indem man die Oberseite des Reifens mit den Füßen anschiebt. Die Füße berühren ausschließlich das Rad, nicht die Pedale oder Kurbeln. Ein Fuß, der nicht anschiebt, kann auf der Gabel abgestellt sein.

# 1e Convention-Verantwortliche

Die Convention-Verantwortlichen stellen die Durchführung der Wettkämpfe sicher. Alle Aufgaben, die im Folgenden genauer dargestellt werden, müssen wahrgenommen werden, um die Durchführung der Wettkämpfe sicherzustellen. Für jede der aufgeführten Tätigkeiten muss eine konkrete Person verantwortlich sein, um der Veranstaltung eine Autoritätsstruktur zu geben. Von allen Offiziellen wird Objektivität und Unabhängigkeit erwartet.

## 1.26 Generelle Verantwortliche

**Veranstalter:** Dies ist eine Einzelperson oder eine Gruppe, die sich verpflichtet hat, eine Einrad-Convention zu veranstalten und diese nach IUF-Regelwerk und -Richtlinien durchzuführen. Mit der Zusage, eine IUF-Veranstaltung durchzuführen, stimmt man auch zu, den Regeln und Richtlinien der IUF zu folgen, soweit möglich. Sollten beim Organisieren der Räumlichkeiten, des Zeitplans oder eines Wettbewerbs Probleme auftreten, werden der Veranstalter und die IUF zusammen an der Lösung dieser Probleme arbeiten. Im Allgemeinen hat der Veranstalter die letzte Entscheidung darüber, was auf dieser Veranstaltung passiert oder eben nicht passiert. Eine Ausnahme sind die Anforderungen der IUF an die Wettkampfstätten, -inhalte und das Reglement.

**IUF-Vorstand:** Der IUF-Vorstand vertritt die Interessen der IUF bezüglich der Anforderungen an die Veranstaltung sowohl im Hinblick auf die Wettkampfbregeln als auch bezüglich des notwendigen Platzes und der Räumlichkeiten für die Wettkämpfe. Dies gilt auch für alle anderen Anforderungen, die mit der Austragung einer IUF-Veranstaltung einhergehen. Falls Probleme bezüglich der Einhaltung der IUF-Anforderungen auftreten, werden der Veranstalter und der IUF-Vorstand zusammenarbeiten, um Lösungen oder Kompromisse zu finden. Der Hauptteil dieser Fragen sollte während der frühen Planungsphase geklärt werden, wenn die Örtlichkeiten und Zeitpläne zusammengestellt werden.

**IUF-Vertreter:** Der optionale IUF-Vertreter ist eine Person, die den IUF-Vorstand bei der Kommunikation mit dem Veranstalter repräsentiert. Die Kontaktperson hat im Wesentlichen die gleichen Rechte wie der IUF-Vorstand, muss aber dem IUF-Vorstand berichten und Anweisungen von ihm entgegennehmen.

**Oberste Wettkampfrichter:** Rennleiter, Schiedsrichter, Artistikdirektor und Chefkampfrichter sind die Verantwortlichen für Rennen und artistische Wettbewerbe. Sie sind nicht autonom und müssen sich dem Veranstalter gegenüber verantworten. Es wird dringend empfohlen, nicht eine Person mit mehreren dieser Posten zu betrauen, sondern jedes Amt mit mindestens einer Person zu besetzen.

## 1.27 Verantwortliche für Rennen

**Rennleiter:** Der Rennleiter ist dafür verantwortlich, vor Beginn der Veranstaltung zu überprüfen, ob alle benötigten Materialien, Formulare, Personen, Tonanlagen usw. vorhanden sind und sonstige Anforderungen berücksichtigt wurden. Idealerweise ist der Rennleiter ein Mitglied der Veranstaltungskomitees oder hat zumindest freien Zugang zu den Örtlichkeiten. Der Rennleiter ist verantwortlich für die Logistik, das Material und die Zeitplanung aller Rennwettbewerbe, soweit nicht anders festgelegt.

**Schiedsrichter:** Der Schiedsrichter leitet die Rennen. Er fällt die endgültigen Entscheidungen bezüglich der Rennwettbewerbe. Er kümmert sich um alle Proteste. Er stellt sicher, dass die Rennstrecke bereit und die Verantwortlichen geschult sind. Er arbeitet innerhalb des vom Rennleiter geschaffenen Rahmens, um die Wettkämpfe durchzuführen. Der Schiedsrichter sollte sehr große Erfahrung in allen Aspekten von Einradrennen haben, und er muss vor allem objektiv sein. Er darf weder lokale noch auswärtige Fahrer bevorteilen. Es können unterschiedliche Schiedsrichter für verschiedene Anlagen oder Renndisziplinen bestimmt werden.

**Helfer:** Er weist den Fahrern die Bahnen zu und überprüft den ordnungsgemäßen Zustand der Räder und der Sicherheitsausrüstung.

**Starter:** Er startet die Rennen, erklärt die Rennregeln und ruft die Fahrer bei einem Fehlstart zurück. Auch er prüft, ob die Fahrer mit ordnungsgemäßen Einrädern und Sicherheitsausrüstung starten.

**Linienrichter:** Assistenten der Zeitnehmern bei der Beobachtung des Zieleinlaufes und achtet auf Abstiege und Stürze an der Ziellinie.

**Zeitnehmer:** Der Zeitnehmer misst die Zeiten der Fahrer beim Zieleinlauf und achtet auf Abstiege und Stürze an der Ziellinie. Zur Messung des Erstplatzierten können zwei Zeitnehmer eingesetzt werden, wobei dann der Durchschnitt der gemessenen Zeiten gewertet wird.

**Schriftführer:** Er protokolliert Platzierung und Zeit jedes Fahrers im Anschluss an ein Rennen. Fahrer dürfen den Zielbereich nicht verlassen, bevor der Schriftführer ihre Startnummern und alle sonstigen Informationen erhalten hat.

**Bote:** Ein allgemeiner Helfer, der die Rennformulare zwischen Start- und Ziellinie sowie zwischen Protokollführer und Stadionsprecher transportiert.

**Schriftführer:** Er verarbeitet die Ergebnislisten aller Rennen, addiert Punkte und bereitet die Daten für die Veröffentlichung vor.

**Ergebnislistenausträger:** Er hängt die Rennprotokolle und Ergebnislisten öffentlich aus und notiert den Zeitpunkt des Aushangs.

**Stadionsprecher:** Er bedient die Lautsprecheranlage, verliest die Ergebnisse der Rennen und ruft die Fahrer der nächsten Rennen zum Start.



**IUF-Slalom- und Langsamrennen-Ausrichter:** Sie führen diese beiden Wettbewerbe an einer Stelle außerhalb der Rennstrecke durch. Dabei nehmen sie praktisch alle oben beschriebenen Aufgaben für den jeweiligen Wettkampf wahr.

## 1.28 Verantwortliche für die Artistik

**Artistikdirektor:** Er ist der Leiter des Organisationskomitees für die Artistik-Wettbewerbe. Die Aufgaben des Artistikdirektors beginnen lange vor der Veranstaltung. Er muss die Ausstattung der Sporthallen (bzw. der Auftrittsf lächen) organisieren und die anderen Verantwortlichen für die Artistik-Wettbewerbe auswählen. Zusammen mit dem Veranstalter legt der Artistikdirektor die Abläufe, die Verwaltung und die Methoden fest, nach denen die Veranstaltung durchgeführt wird. Der Artistikdirektor ist zusammen mit dem Chefkampfrichter dafür verantwortlich, dass der Zeitplan eingehalten wird. Er beantwortet alle Fragen, die sich nicht auf Regeln und die Beurteilung von Fahrern beziehen. Der Artistikdirektor trifft die endgültige Entscheidung bei allen Fragen zum Artistik-Wettkampf, sofern diese sich nicht auf Regeln und Ergebnisse beziehen.

**Chefkampfrichter:** Der Chefkampfrichter sollte ebenso wie der Schiedsrichter sehr große Erfahrung haben und muss unbedingt unparteiisch sein und weder lokale noch auswärtige Fahrer bevorteilen. Der Chefkampfrichter muss ausgesprochen vertraut mit allen Aufgaben der Verantwortlichen für die Artistik und den sonstigen Aspekten der Artistikregeln sein. Der Chefkampfrichter beaufsichtigt alles, kümmert sich um Proteste und beantwortet alle Fragen bezüglich Regeln und Beurteilungen. Er ist verantwortlich dafür, dass alle Verantwortlichen für die Artistik ausgebildet und bereit sind und dass die Austragungsflächen für die Artistik-Wettbewerbe korrekt ausgemessen sind und entsprechende Markierungen auf dem Boden angebracht sind. Er ist weiterhin für die Korrektheit aller Ergebnislisten und Berechnungen verantwortlich.

**Zeitnehmer:** Er misst die Zeit aller Küren und zeigt durch ein akustisches Signal deren Ende an.

**Schiedsrichter:** Er beurteilt die Auftritte. Die verschiedenen artistischen Bereiche erfordern unterschiedliche Beurteilungsmethoden, sodass es erforderlich sein kann, unterschiedliche Schiedsrichter einzusetzen. Alle Schiedsrichter müssen absolut unparteiisch und mit den Regeln und Beurteilungskriterien vertraut sein.

**Schriftführer:** Er bearbeitet alle Beurteilungsformulare und füllt die Ergebnislisten und sonstigen Formulare aus.

**Bote:** Ein allgemeiner Helfer, der Formulare und sonstige Informationen transportiert.

**Stadionsprecher:** Er bedient die Tonanlage zusammen mit dem DJ, kündigt die nächsten Fahrer an und verliest die Ergebnisse des Wettkampfs. Er kann außerdem zwischen den einzelnen Küren als Kommentator fungieren.

**DJ:** Er bedient die Tonanlage, spielt die Musik zu den einzelnen Küren ein und kümmert sich um die Musikmedien der Fahrer sowie spezielle Anforderungen.

**Ansprechpartner für die Fahrer:** Er kontaktiert die Fahrer vor ihrem Wettkampf, legt die Auftrittsreihenfolge fest und stellt sicher, dass die Musik der Fahrer entsprechend vorbereitet und beschriftet ist.

**Bühnenhelfer:** Er hilft den Fahrern mit dem Auf- und Abbau und der Reinigung der Auftrittfläche.

**Ergebnislistenauhänger:** Hängt die Ergebnisse der Artistik-Wettbewerbe öffentlich aus und notiert die Zeit des Aushangs.

## **Teil 2**

# **Regeln für Track & Field (Leichtathletik)**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Track &amp; Field</b>	<b>30</b>
2.1 Kategorien für Track & Fields	30
2.2 Einräder für Rennen	31
2.3 Sicherheitsausrüstung	32
2.4 Start	32
2.5 Fehlstarts	33
2.6 Zieleinlauf	34
2.7 Benutzung der Bahnen	35
2.8 Bahnzuweisung	35
2.9 Gemischte Altersklassen in einem Lauf	36
2.10 Überholen	36
2.11 Abstiege	36
2.12 Fremde Hilfe für Rennteilnehmer	36
2.13 Regelwidriges Fahren	36
2.14 Proteste	37
2.15 Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)	37
2.16 Obligatorische Renndisziplinen	37
2.17 Mehrkampf-Wettkämpfe	38
2.18 Traditionelle Spezialrennen	38
2.19 Sprungwettkämpfe	39
2.20 Alternative oder optionale Wettkämpfe und Veranstaltungen mit Spaßcharakter	42

---

# **Track & Field**

Die Kategorie Track & Field (Leichtathletik) umfasst viele unterschiedliche Einraddisziplinen, die entweder auf einer Rennbahn (ähnlich der Laufbahn in einem Sportstadion) oder im freien Gelände stattfinden. Neben allen Disziplinen, die in diesem Kapitel explizit erwähnt werden, fallen auch alle sonstigen, ähnlichen Veranstaltungen, die im Regelbuch nicht näher beschrieben sind, in diese Kategorie. Straßenrennen (Teil 3) und Muni (Teil 4) zählen als eigenständige Disziplinen und werden in diesem Regelbuch jeweils in einem gesonderten Kapitel behandelt.

## **2.1 Kategorien für Track & Field**

### **2.1.1 Männlich/Weiblich**

Die Rennen werden getrennt nach Geschlecht durchgeführt. Ohne die Zustimmung des Schiedsrichters (Referee) dürfen bei keinem Lauf Sportler beider Geschlechter gemeinsam starten.

### **2.1.2 Altersklassen**

Die IUF ordnet an, dass für Leichtathletikdisziplinen zum Zeitpunkt der Anmeldung mindestens folgende Altersklassen ausgeschrieben werden müssen: 0-10 (20"), 0-13, 14-18, 19-29, 30 und älter. Veranstalter haben die Möglichkeit, zusätzliche Altersklassen anzubieten, und machen davon häufig Gebrauch. Ein vollständiges Spektrum von Altersklassen könnte z. B. wie folgt aussehen: 0-8 (20"), 9-10 (20"), 0-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60 und älter. Für jede Altersklasse muss eine männliche und eine weibliche Gruppe ausgeschrieben werden.

### **2.1.3 Radgrößen**

Die zulässigen Radgrößen für Bahnrennen sind 20", 24" und 29". Zusätzliche Gruppen für 16"- oder andere Räder können hinzugefügt werden. Für Sportler aus Altersklassen, für die Größen unter 24" vorgesehen sind, sollte auch die Möglichkeit angeboten werden, gemeinsam mit älteren Fahrern auf 24"-Rädern anzutreten; daher die Altersklasse 0-13 (24"). Alle Sportler in Altersklassen zwischen 0 und 10 Jahren fahren 10 m Wheel Walk und 10 m Ultimate Wheel (statt 30 m), falls angeboten.

## **2.1.4 Finalläufe**

Bei Unicons muss für jedes der folgenden Rennen ein „Finallauf“ durchgeführt werden: 100 m, 400 m, 800 m, Einbein- und Wheel Walk-Rennen. In allen anderen Leichtathletikdisziplinen können Finalläufe nach Ermessen des Veranstalters angesetzt werden, nachdem alle Wettkämpfe in den Altersklassen abgeschlossen wurden.

Bei Gruppendisziplinen, etwa 100 m- oder Staffelfahren, wird dieser Finallauf in Form einer Endrunde durchgeführt. Bei Einzeldisziplinen, z. B. IUF-Slalom oder Langsamfahren, treten die Finalisten nacheinander an.

Die Fahrer, die bei den Altersklassenläufen die besten Ergebnisse erzielen, dürfen am Finale teilnehmen. Sie können „Finalisten“ genannt werden. Die Anzahl der Finalisten richtet sich nach der Anzahl der nutzbaren Bahnen. Dieselbe Anzahl von Finalisten wird auch bei nicht bahnengebundenen Finalläufen zugelassen. Finals finden ohne Berücksichtigung der Altersklassen, aber getrennt nach männlichen und weiblichen Fahrern statt.

Mit Blick auf die Regelungen für Fehlstarts, die Anzahl der Versuche usw. gelten im Finale dieselben Regeln wie bei den Altersklassenläufen.

Der Fahrer und die Fahrerin mit dem besten Ergebnis im Finale erhalten den Meistertitel für diese Disziplin. (Im Falle von Unicons dürfen sie sich als Weltmeister bezeichnen.)

Wenn ein Fahrer im Finallauf eines Rennens disqualifiziert wird, er dort ein schlechteres Ergebnis erzielt oder nicht im Finale antritt, so bleibt seine Zeit aus dem Altersklassenlauf bestehen. Der Sieger und die Siegerin im Finale gelten als Meister in diesen Disziplinen, auch wenn ein anderer Teilnehmer in den Altersklassenläufen ein besseres Ergebnis erzielt hat. Rekorde können sowohl in den Altersklassenläufen als auch im Finale aufgestellt werden.

Bei Disziplinen, in denen kein Finale stattfindet, wird der Finalistenstatus auf der Basis der Ergebnisse in den Altersklassenwettkämpfen vergeben. Entsprechend sind die Fahrer mit den besten Ergebnissen in der jeweiligen Disziplin die Meister in dieser Disziplin

## **2.2 Einräder für Rennen**

Es dürfen nur Standard-Einräder benutzt werden. Fahrer dürfen für verschiedene Wettbewerbe verschiedene Einräder verwenden, solange diese jeweils den Regeln des jeweiligen Wettkampfs entsprechen.

### **2.2.1 Radgrößen**

Bei Veranstaltungen, die nach Radgröße getrennt durchgeführt werden, gilt für jede Kategorie ein bestimmter maximaler Durchmesser:

- Für 29"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 768 mm nicht überschreiten.
- Für 24"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 618 mm nicht überschreiten.
- Für 20"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 518 mm nicht überschreiten.
- Für 16"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 418 mm nicht überschreiten.

Bei Reifen, bei denen Zweifel bestehen, muss der Außendurchmesser genau abgemessen werden.

### **2.2.2 Kurbellänge**

Mit Ausnahme von 29"-Rädern beziehen sich nachstehende Größenangaben auf die minimal zulässige Kurbellänge, gemessen von der Mitte der Radachse bis zur Mitte der Pedalachse. Längere Kurbeln sind erlaubt.

- Bei 29"-Rädern dürfen Kurbeln beliebiger Länge verwendet werden.
- Bei 24"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 125 mm sein.
- Bei 20"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 100 mm sein.
- Bei 16"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer als 89 mm sein.

### **2.2.3 Pedale**

Die Schuhe dürfen bei allen Bahnrennen in keiner Weise an den Pedalen befestigt werden (keine Klickpedale, Pedalhaken, Riemen, Magnete oder ähnliche Vorrichtungen).

## **2.3 Sicherheitsausrüstung**

Die Fahrer müssen Schuhe, Knieschutz und Handschuhe tragen (Definitionen, siehe Kapitel 1d). Bei Hoch- und Weitsprungwettkämpfen sowie Rennen auf unlimitierten Einrädern ist außerdem das Tragen von Helmen vorgeschrieben. Beim Schiedsrichter (Referee) liegt die endgültige Entscheidung, ob ein Fahrer ausreichend geschützt ist. Dem Starter ist das Recht vorbehalten, ungenügend geschützte Fahrer aus der Startaufstellung herauszunehmen, einschließlich solcher Teilnehmer mit gefährlich losen Schnürsenkeln. Veranstalter können Helme und/oder Knieschützer für Bahnrennen vorschreiben. Allerdings muss dies bei Anmeldungsbeginn bekannt gegeben und als zusätzlicher Punkt auf der Checkliste für die einzelnen Disziplinen aufgeführt werden, zu denen sich der Teilnehmer angemeldet hat.

## **2.4 Start**

Die Fahrer/innen starten im Sattel und halten sich an einem Startpfosten o. Ä. fest. Weil für einen schnellen Start bereits vor dem Startschuss eine Körpervorlage erforderlich ist, zählt der Starter auf vier: „Eins, zwei, drei, <<STARTSCHUSS>>“ („One, two, three, BANG!“). Die Fahrer können so den Zeitpunkt des Startschusses genau voraussehen, was einen fairen Start ermöglicht. Der Zeitabstand zwischen den einzelnen Elementen beim Einzählen sollte etwa



$\frac{3}{4}$  sec betragen und jeweils gleich lang sein. Da das Timing für einen präzisen Start enorm wichtig ist, sollten die Starter das Einzählen vorab üben. Es kann in der jeweiligen Landessprache gezählt werden oder in einer Sprache, auf die man sich vor den Rennen geeinigt hat.

Alternativ kann ein Startbeep-Apparat verwendet werden. In diesem Fall gibt es sechs Signale. Das Gerät piept fünfmal im Abstand von einer Sekunde, und der sechste Piep erfolgt eine weitere Sekunde später, aber mit einer etwas höheren Frequenz, damit er unterschieden werden kann.

Die Fahrer starten mit dem vordersten Punkt des Reifens hinter dem Rand der Startlinie, der weiter von der Ziellinie entfernt ist. Einen fliegenden Start gibt es bei keinem Rennen. Allerdings darf ein Fahrer hinter der Startlinie starten, falls alle anderen Regeln des Starts befolgt werden. Die Fahrer dürfen sich bereits vor dem Startschuss in Fahrtrichtung lehnen, allerdings darf sich das Rad dabei nicht vorwärts bewegen. Zurückrollen ist erlaubt, aber nicht nach vorne rollen. Jeder Teilnehmer darf seinen Startpfosten für sich vorteilhaft und bequem platzieren, solange er andere Fahrer nicht behindert.

### 2.4.1 Fahrer müssen sich bereithalten

Die Fahrer müssen sich bereithalten, wenn ihre Rennen ausgerufen werden. Fahrern, die nicht am Start erscheinen, wenn ihr Rennen beginnt, kann die Teilnahme verweigert werden. Der Starter entscheidet, wann ein Rennen endgültig gestartet wird. Sprachliche Barrieren sollte er dabei ebenso beachten wie die Möglichkeit, dass Fahrer gerade eine Aufgabe als Helfer der Veranstaltung verrichten könnten.

## 2.5 Fehlstarts

Ein Fehlstart liegt vor, wenn sich das Rad eines Fahrers vor dem Startschuss nach vorne bewegt oder wenn ein oder mehrere Fahrer durch die Schuld eines anderen Fahrers oder aufgrund äußerer Einflüsse zum Absteigen gezwungen sind.

Für den Umgang mit Fehlstarts gibt es zwei Möglichkeiten:

- **Ein zulässiger Fehlstart pro Fahrer:** Verursacht ein Fahrer einen Fehlstart, wird der Lauf erneut gestartet. Jeder Fahrer, der zum ersten Mal einen Fehlstart verursacht, darf erneut antreten. Verursacht derselbe Fahrer danach noch einen zweiten Fehlstart, wird er disqualifiziert.
- **Ein zulässiger Fehlstart pro Lauf:** Verursacht ein Fahrer einen Fehlstart, wird der Lauf erneut gestartet. Nach dem ersten Fehlstart bei einem Lauf dürfen alle Fahrer erneut antreten. Wird danach durch einen einzelnen oder mehrere Fahrer ein weiterer Fehlstart verursacht, werden die betreffenden Fahrer disqualifiziert. Diese Option sollte nur verwendet werden, wenn ein elektronisches Überwachungssystem für Fehlstarts vorhanden ist.

Muss ein Lauf erneut gestartet werden, ruft der Starter die Fahrer sofort zurück, indem er einen Schuss oder Pfeifton bzw. ein anderes, deutlich hörbares und vorab definiertes Signal abgibt.

Fehlstarts werden jeweils nur dem Fahrer zugeschrieben, der sich zuerst in Bewegung gesetzt hat, und nur dieser Fahrer wird ggf. disqualifiziert.

## **2.6 Zieleinlauf**

Als Zieleinlauf ist das Überqueren der *vorderen* Kante der Ziellinie (d. h. derjenigen Kante, die sich näher an der Startlinie befindet) mit dem vordersten Punkt des Reifens definiert. Die Zeiten der Fahrer werden anhand ihrer Räder und nicht anhand von ausgestreckten Körperteilen gemessen. Die Fahrer müssen die Linie fahrend und kontrolliert überqueren. Als kontrolliertes Überqueren gilt, wenn der hintere Teil des Rads die Linie komplett überquert und der Fahrer dabei:

- (a) bei normalen Rennen beide Füße auf den Pedalen; oder
- (b) einen Fuß auf dem Pedal bei Einbein-Rennen; oder
- (c) mindestens einen Fuß auf dem Reifen bei Radlauf-Rennen hat.

Bei Rennen, in denen Absteigen erlaubt ist (800 m, Staffel etc.), muss der Fahrer im Fall eines Abstiegs an der Ziellinie zurückgehen, aufsteigen und nochmals über die Ziellinie fahren. Bei Rennen, in denen Absteigen nicht erlaubt ist, wird der Fahrer disqualifiziert.

### **2.6.1 Beurteilen von Abstiegen an der Ziellinie**

Einer oder mehrere offizielle Helfer werden in allen Rennen, bei denen Absteigen erlaubt ist, an der Ziellinie benötigt, um Abstiege zu werten. Diese Helfer müssen vom Schiedsrichter für Rennen (Racing Referee) ernannt werden, sodass sie ihre wichtige Aufgabe verstehen. Die Zielrichter bestimmen, ob ein Fahrer nochmals aufsteigen und die Ziellinie erneut überqueren muss. Den betroffenen Fahrern muss deutlich und umgehend signalisiert werden, dass sie zu einem Punkt vor der Ziellinie zurückkehren und (ohne die Ziellinie zu überlappen) aufsteigen und sie überfahren müssen. Der Weg zu diesem Punkt kann um die Ziellinie oder optisches Gerät herum führen, um eine Störung bei der Zeitmessung von anderen Fahrern im Rennen zu vermeiden.

### **2.6.2 Zeitstrafen für Abstiege an der Ziellinie**

Bei Rennen mit elektronischer Zeitmessung kann es passieren, dass für einen Fahrer die Zeit seines erfolgreichen Zieleinlaufs nicht registriert wird. In diesem Fall wird der Fahrer statt mit seiner tatsächlichen Zeit mit der Zeit des nachfolgenden Fahrers abzüglich 0,01 Sekunden gewertet. Falls der Fahrer der letzte auf der Strecke ist, sollte seine tatsächliche Zieleinlaufzeit nach dem Wiederaufstieg gewertet werden.

Wenn für einen Fahrer, der das Rennen erfolgreich abgeschlossen hat, keine korrekte Zeit vorliegt, wird seine Zieleinlaufzeit anhand der Zeit desjenigen Fahrers berechnet, der nach dem erfolgreichen Abschluss des ersten Fahrers als nächster die Ziellinie überquert hat. Von der Fahrzeit dieses Fahrers werden 0,01 Sekunden abgezogen.

## 2.7 Benutzung der Bahnen

Bei den meisten Rennen muss ein Fahrer innerhalb seiner Bahn bleiben, es sei denn, er muss ausweichen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden. In diesem Fall kann der Fahrer einen zweiten Versuch starten. Ansonsten wird ein Fahrer, der seine Bahn verlässt, sofort disqualifiziert. Als Verlassen der eigenen Bahn wird gewertet, wenn der Reifen des Einrads die Bahn eines anderen Fahrers berührt. Das Befahren der Markierungslinie ist erlaubt. Körperkontakt zwischen den Fahrern während des Rennens ist verboten. 200 m- und 400 m-Rennen werden von versetzten Startpositionen aus gestartet. Beim 800 m-Rennen können zwei verschiedene Verfahren angewendet werden:

- **Massenstart:** Eine gekrümmte Startlinie, von der aus alle Fahrer bis zur ersten Kurve den gleichen Weg zurücklegen müssen. Nach einem Massenstart gelten die Regeln für nicht bahnengebundene Rennen (siehe unten).
- **Versetzte Startpositionen:** Die Fahrer starten in getrennten Bahnen an unterschiedlichen Positionen. Sie müssen für eine bestimmte Strecke in ihren Bahnen bleiben, bevor sie auf die Innenbahn wechseln dürfen. Die Regeln für bahnengebundene Rennen gelten nur bis zu diesem Punkt.

### 2.7.1 Nicht bahnengebundene Rennen

Unter diese Kategorie fallen 800 m-Rennen und andere Rennen ohne Bahnen. Körperkontakt unter den Fahrern ist verboten. Grundsätzlich müssen die Fahrer, auch beim Überholen, einen Abstand von einem Raddurchmesser (618 mm nach Augenmaß) voneinander einhalten. Dies wird von Rad zu Rad gemessen, sodass Fahrer sich beim Überholen deutlich näher kommen können, solange ihre Räder mehr als 618 mm Abstand voneinander haben.

## 2.8 Bahnzuweisung

Bei einigen Veranstaltungen werden den Teilnehmern die Bahnen bereits zum Zeitpunkt der Anmeldung zugeteilt. Bei anderen Veranstaltungen entscheiden darüber die Fahrer untereinander. Bei Unstimmigkeiten teilt der Starthelfer (Clerk) die Bahnen zu. Können bei einem Rennen nicht alle Fahrer einer Altersklasse auf einmal gestartet werden und muss die Altersgruppe dadurch auf mehrere Läufe aufgeteilt werden, muss unbedingt darauf geachtet werden, dass die schnellsten Fahrer im selben Lauf fahren. Falls eine Bahn in schlechtem Zustand ist, sollte dies bei der Zuteilung der Bahnen Beachtung finden. Eine besonders schlechte oder gefährliche Bahn sollte generell unbenutzt bleiben. Der Schiedsrichter (Referee) kann bei der Verteilung der Bahnen den Starthelfer (Clerk) überstimmen. Es ist allgemein üblich, dass die Fahrer selbst entscheiden.

## **2.9 Gemischte Altersklassen in einem Lauf**

Eine Vermischung von Altersklassen oder Geschlechtern in einem Lauf ist nur mit Erlaubnis des Schiedsrichters (Referee) zulässig.

## **2.10 Überholen**

Bei allen Bahnrennen muss außen überholt werden, es sei denn, der Platz innen lässt ein sicheres Überholmanöver zu. Fahrer, die innen überholen, tragen die Verantwortung für alle Verstöße, die sich infolge dessen ereignen. Der überholende Fahrer muss zu jeder Zeit einen Abstand von einem Raddurchmesser (618 mm) zum langsameren Fahrer halten. Der langsamere Fahrer muss seine Fahrt auf einer berechenbaren Bahn fortsetzen und darf den Überholenden nicht behindern.

## **2.11 Abstiege**

Absteigen bedeutet, dass ein Fuß oder ein anderer Körperteil des Fahrers den Boden berührt und der Fahrer wieder aufsteigen muss. Mit Ausnahme der Rennen über 800 m, Staffel und einige andere nicht traditionelle oder abseits der Bahn abgehaltenen Wettkämpfe führt ein Abstieg während des Rennens zur Disqualifikation. Bei den Rennen, in denen Wiederaufsteigen und Weiterfahren erlaubt ist, müssen die Fahrer sofort und an der Stelle, an der das Einrad zu liegen kommt, wiederaufsteigen, ohne zu laufen. Stürzt ein Fahrer ins Ziel, muss er zurück vor die Ziellinie, wieder aufsteigen und erneut die Ziellinie überqueren. Muss ein Fahrer aufgrund des Verhaltens eines anderen Fahrers oder aufgrund von äußeren Umständen absteigen, entscheidet der Schiedsrichter (Referee), ob er in einem anderen Lauf ein zweites Mal starten darf. Muss ein Fahrer in nicht bahnengebundenen Rennen absteigen, weil ein Fahrer unmittelbar vor ihm gestürzt ist, so wird dies als Teil des Rennens angesehen. Beide Fahrer müssen wieder aufsteigen und weiterfahren. Der Schiedsrichter (Referee) kann diese Regel übergehen, wenn er Vorsatz beobachtet hat.

## **2.12 Fremde Hilfe für Rennteilnehmer**

Bei Rennen, in denen Wiederaufsteigen gestattet ist, müssen die Fahrer ohne fremde Hilfe aufsteigen. Zuschauer oder Helfer dürfen dem Sportler auf die Beine helfen oder das Einrad herbeiholen, aber der Fahrer (und das Einrad) dürfen beim Aufsteigen keine Personen oder Gegenstände berühren, einschließlich eines Startblocks unter dem Rad.

## **2.13 Regelwidriges Fahren**

Als regelwidriges Fahren gilt jede vorsätzliche Störung eines anderen Fahrers, absichtliches Hin- und Herfahren vor einem anderen Teilnehmer, um ihn aufzuhalten, Behindern beim Überholen oder Provozieren eines Sturzes durch Ablenkung. Ein Betroffener kann sofort nach

dem Ende des Rennens einen Protest einreichen. Der Schiedsrichter (Referee) kann solche Vergehen mit einer Verwarnung, dem Verlust der Platzierung (es wird der nächste niedrigere Platz gegeben), der Disqualifikation für dieses Rennen oder dem Ausschluss von allen Rennen ahnden.

## **2.14 Proteste**

Das offizielle Protestformular muss für die Fahrer zu jeder Zeit verfügbar sein. Alle Proteste gegen Ergebnisse von Rennen müssen schriftlich und auf dem richtigen Formular nach dem Rennen, spätestens jedoch bis 30 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse eingereicht werden. Bei größeren Veranstaltungen (wie Unicons) wird dringend empfohlen, diesen Zeitraum auf 60 Minuten zu verlängern. Das Formular muss vollständig ausgefüllt sein. Die Frist kann verlängert werden für Fahrer, die während dieser Zeit an einem anderen Rennen teilnehmen. Alle Proteste müssen innerhalb von 30 Minuten, nachdem sie eingereicht wurden, bearbeitet werden. Druckfehler, Unrichtigkeiten bei den Platzierungen und Beeinträchtigungen während des Rennens durch andere Fahrer oder sonstige äußere Einflüsse sind Anlass für Proteste. Alle Schiedsrichterentscheidungen sind endgültig, gegen sie kann kein Protest erhoben werden.

## **2.15 Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)**

Bei Langstreckenrennen kann es erforderlich sein, vorab die maximale Dauer zu begrenzen, um den vorgesehenen Zeitplan einhalten zu können. Sollte Derartiges im Vorfeld festgelegt werden, müssen alle teilnehmenden Fahrer so schnell wie möglich über die zeitliche Begrenzung informiert werden. Darüber hinaus kann der Rennleiter nach eigenem Ermessen auch am Tag des Rennens oder während der Veranstaltung eine zeitliche Begrenzung vorgeben. Damit soll den Veranstaltern die Möglichkeit gegeben werden, im Programm fortzufahren, obwohl einige langsamere Fahrer das Ziel noch nicht erreicht haben. Ein solcher Abbruch des Rennens muss nicht im Voraus angekündigt werden. Alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Abbruchs noch auf der Strecke sind, werden entweder ohne Zeitangabe oder mit derselben Abbruchzeit geführt. Falls jeweils nur eine Person pro Alterskategorie teilnimmt und noch nicht über die Preisvergabe entschieden ist, kann diesem Fahrer optional auch der jeweilige Folgeplatz in der Ergebnisrangliste zugewiesen werden. Sind hingegen aus jeder teilnehmenden Alterskategorie bereits Sportler für alle zu vergebenden Preise eingelaufen (und keine Auszeichnungen mehr offen), besteht kein Grund, länger zu warten.

## **2.16 Obligatorische Renndisziplinen**

Folgende Rennen müssen bei jeder Unicon ausgetragen werden: 100 m, 400 m, 800 m, Einbein (One Foot), Wheel Walk und IUF-Slalom. Es ist dem Veranstalter überlassen, weitere Disziplinen hinzuzufügen.

## 2.17 Mehrkampf-Wettkämpfe

Die besten Fahrer aus den sechs oben genannten Disziplinen tragen den Titel. In jedem dieser Rennen werden auf der Grundlage der besten Zeiten der Finalläufe bzw. beim IUF-Slalom in den Altersklassen Platzierungspunkte vergeben. Der Erstplatzierte erhält 8, der Zweite 5, der Dritte 3, der Vierte 2 und der Fünfte einen Platzierungspunkt. Weltmeister ist der Fahrer mit der höchsten Gesamtpunktzahl, je ein Titel für weiblich und männlich. Erreichen mehrere Fahrer die gleiche Gesamtpunktzahl, so siegt der Sportler mit den meisten ersten Plätzen. Herrscht dann noch immer Gleichstand, so siegt der Fahrer mit dem besseren Ergebnis im 100 m-Rennen. In den Altersklassenläufen werden keine Platzierungspunkte vergeben.

## 2.18 Traditionelle Spezialrennen

Diese Rennen sollten Teil jeder Unicon sein:

### 2.18.1 Einbein-Rennen

Die Fahrer dürfen auf den ersten fünf Metern mit beiden Beinen treten, nach dem Überqueren der 5 m-Linie jedoch nur noch mit einem Fuß. Zur Bestimmung der 5 m-Linie wird der Kontaktpunkt des Reifens herangezogen. Das bedeutet, dass der Fuß das Pedal verlassen haben muss, wenn der Einradreifen die 5 m-Linie auf der Bahn berührt. Der ruhende Fuß darf auf der Einradgabel aufgesetzt werden.

### 2.18.2 Wheel Walk

Die Fahrer starten im Sattel mit den Füßen auf dem Reifen und treiben das Einrad allein dadurch an, dass sie mit den Füßen den Reifen vorwärts schieben. Pedale oder Kurbeln dürfen nicht berührt werden. Es gelten keine Maßvorschriften für die Kurbellänge.

### 2.18.3 IUF-Slalom

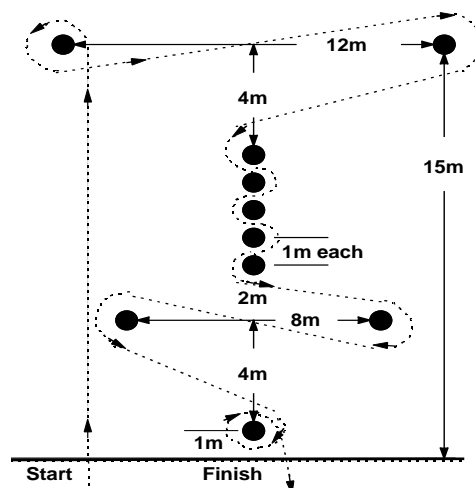


Abb. 2.1: IUF-Slalomparcours

Grundlage ist der hier abgebildete IUF-Slalomparcours, bei dem zehn Pylonen in der richtigen Reihenfolge und Richtung umfahren werden müssen. Auf dem Boden angebrachte Pfeile sollten den Fahrern, die mit dem Parcours nicht vertraut sind, die jeweilige Fahrrichtung anzeigen. Der Fahrer muss direkt hinter der Startlinie beginnen. Der Starter gibt das Eröffnungssignal, nach dem der Teilnehmer innerhalb von 3 Sekunden starten muss. Die Zeit wird ab dem Moment gestoppt, in dem ein beliebig definierter Punkt des Reifens (z. B. der Teil, der eine niedrige Lichtschranke überquert) die Startlinie überquert, und endet, sobald ein ähnlicher Punkt des Reifens die Ziellinie überquert. Die Zeit beginnt auch dann nach 3 Sekunden zu laufen, wenn ein Fahrer bis dahin noch nicht gestartet ist. Der Fahrer wird deshalb nicht disqualifiziert. Die Zeitmessung an der Start- und Ziellinie muss bei allen Fahrern identisch sein, um genaue Ergebnisse zu gewährleisten. Es muss sichergestellt werden, dass Fahrer nicht bereits vor dem Überqueren der Startlinie Fahrt aufnehmen (kein fliegender Start). Erneutes Aufsteigen ist verboten. Die Pylonen dürfen berührt, aber nicht umgestoßen werden. Der Parcours muss korrekt durchfahren werden, einschließlich der Kurvenrichtung. Die letzte Pylone muss zuerst vollständig umfahren werden, bevor die Zeit an der Ziellinie gestoppt wird. Fährt ein Sportler in falscher Richtung um eine Pylone, so kann er die Passage wiederholen, während jedoch die Zeit weiterläuft. Die Pylonen sind Kunststoffkegel, wie sie im Straßenverkehr benutzt werden. Bei offiziellen Wettbewerben müssen die Pylonen 45 bis 60 cm hoch sein; die Kantenlänge des Basisquadrats beträgt maximal 30 cm. Beim Aufbau des Parcours muss sehr genau gearbeitet werden. Die Positionen der Pylonen sollten auf dem Boden markiert werden, damit der Kurs bei Bedarf schnell wieder korrigiert werden kann. Es sind zwei Versuche erlaubt.

## **2.19 Sprungwettkämpfe**

Hierbei handelt es sich um die Einradversionen von Hoch- und Weitsprungwettkämpfen.

### **2.19.1 Hochsprung (High Jump)**

Fahrer und Einrad überspringen eine Latte, ohne sie zu Fall zu bringen, und fahren anschließend ohne Abstieg weiter.

Es gibt drei Phasen für einen erfolgreichen Sprung:

1. Vor der Startlinie muss aufgestiegen werden, um die Kontrolle über das Rad zu demonstrieren. Der Versuch beginnt, wenn die Startlinie überfahren wird. Der Versuch kann vor dem Absprung abgebrochen werden, der Fahrer muss anschließend aber wieder vor der Startlinie anfangen. Dieser Versuch wird dann nicht gezählt.
2. Es muss über die Stange gesprungen werden, ohne dass diese aus der Halterung fällt. Die Stange kann berührt werden, solange sie nicht herunterfällt. Wenn die Stange herunterfällt, bevor die Ziellinie überfahren wird, handelt es sich um einen Fehlversuch.
3. Nach der Landung muss der Fahrer die Kontrolle über das Einrad behalten, bis er die Ziellinie überquert hat. Dabei darf er weder absteigen noch den Boden oder irgendeinen Gegenstand berühren bzw. die Stange oder irgendeinen Teil der Hochsprunganlage zu Fall

bringen. Für jede Höhe erhalten die Teilnehmer zwei Versuche. Es wird mit einer niedrigen Höhe gestartet, und nach jedem erfolgreichen Versuch wird die Höhe in vorgegebenen Intervallen gesteigert, bis der Fahrer zwei Fehlversuche bei einer Höhe hat. Sollte der Teilnehmer bei einer Höhe scheitern, wird die maximale zuvor gesprungene Höhe eingetragen.

### **2.19.1.1 Einräder**

Es müssen Standard-Einräder verwendet werden (Definition, siehe Kapitel 1d). Es gibt keine Beschränkungen für Radgröße oder Kurbellänge. Metallpedale sind wegen ihrer Stabilität und Griffigkeit erlaubt. Dadurch kann es unmöglich werden, diese Disziplin auf einem empfindlichen Untergrund auszurichten.

### **2.19.1.2 Aufbau**

Auf dem Boden um die Hochsprunganlage muss ein Kreis mit einem Radius von 3 m angebracht werden; diese Markierung dient als Start- und Ziellinie. Der Fahrer kann die Markierung an einer beliebigen Stelle überqueren. Die Fahrer müssen über die Ziellinie fahren oder springen, damit der Versuch zählt. Das erfolgreiche Überqueren der Ziellinie wird so gewertet wie bei Rennen (siehe Abschnitt 2.6). Die Stange muss lose aufliegen, sodass sie herunterfallen oder abbrechen kann, wenn der Fahrer die verlangte Höhe nicht erreicht. Magnetische Systeme sind nicht erlaubt. Der Durchmesser der Stange hat mindestens 2 cm zu betragen.

### **2.19.1.3 Gebrochenes Einrad**

Wenn das Einrad bei einem Versuch bricht, erhält der Fahrer einen neuen Versuch.

## **2.19.2 Weitsprung (Long Jump)**

Der Fahrer springt von einer Absprungmarkierung so weit wie möglich. Bei der Landung darf nicht abgestiegen werden. Anschließend muss über eine Ziellinie gefahren werden, um die Kontrolle über das Einrad zu demonstrieren. Fahrer müssen drei Markierungen überqueren (Absprung-, Lande- und Zielmarkierung), damit der Sprung zählt. Es kann vorwärts oder seitwärts gesprungen werden. Nach der Landung muss der Fahrer kontrolliert bis zu einer Stelle fahren, die 5 m von der Absprungmarkierung entfernt ist, ohne dabei abzustiegen oder mit der Hand den Boden oder ein anderes Objekt zu berühren. Wenn der Reifen vor dem Absprung die Absprungmarkierung bzw. anschließend die Landemarkierung berührt, handelt es sich um einen Fehlversuch. Fahrer dürfen einen Versuch abbrechen, so lange sie sich zwischen der Startlinie und der Absprungmarkierung befinden. Wenn sie dabei aber die Absprungmarkierung berühren oder überqueren, wird der Versuch gezählt und als Fehlversuch gewertet. Für jede Weite erhalten die Teilnehmer zwei Versuche. Der weiteste erfolgreiche Sprung zählt.

Um die Wettkampfdauer überschaubar zu halten, wird die Sprungweite in jeder Runde um 5 cm erhöht. Sobald nur noch 5 Fahrer in der Ausscheidung vertreten sind, bleibt es den Fahrern



selbst überlassen, in welchen Schritten fortgefahren werden soll. Für jede Altersgruppe sollte eine angemessene Mindestweite festgelegt werden, z. B. 70 cm für Fahrer der Altersklasse 0-15 und 150 cm für alle älteren Fahrer. Der Veranstalter kann diese Vorgaben an den jeweiligen Teilnehmerkreis bei seinem Wettbewerb anpassen.

### **2.19.2.1 Einräder**

Es müssen Standard-Einräder verwendet werden (Definition, siehe Kapitel 1d). Es gibt keine Beschränkungen für Radgröße oder Kurbellänge. Metallpedale sind wegen ihrer Stabilität und Griffigkeit erlaubt. Dadurch kann es unmöglich werden, diese Disziplin auf einem empfindlichen Untergrund auszurichten.

### **2.19.2.2 Aufbau**

Der Fahrbereich besteht aus einer Startlinie, einer Absprungmarkierung, einer Landemarkierung und einer Ziellinie, die sich 6 m hinter der Absprungmarkierung befindet. Die Fahrer müssen über die Ziellinie fahren oder springen, damit der Versuch zählt. Das erfolgreiche Überqueren der Ziellinie wird so gewertet wie bei Rennen (siehe Abschnitt 2.6). Die Startlinie muss mindestens 15 m vor der Absprungmarkierung liegen, um eine ausreichende Beschleunigung zu erlauben; hinter der Ziellinie muss eine mindestens 7 m lange und 2 m breite Sicherheitszone eingerichtet werden. Fahrer dürfen den ganzen Bereich von der Startlinie bis zur Absprungmarkierung bzw. einen beliebig kurzen Teil dieser 15 m für ihren Anlauf nutzen. Sie dürfen auch von der Seite starten, um für Seitwärtssprünge Anlauf nehmen zu können. Die Markierungen für Absprung und Landung sollten in ihrer Form einem Meterstab ähneln und mindestens 1 m lang (quer zur Sprungrichtung), mindestens 3 cm breit (in Sprungrichtung) und max. 5 mm hoch sein. Für einen Weitsprungwettbewerb wird eine Mindestfläche von 28 x 2 Metern benötigt.

### **2.19.2.3 Wertung**

Damit ein Sprung gültig ist, muss der Fahrer die Absprung- und Landemarkierung ohne Berührung überspringen und anschließend die Ziellinie überfahren. Die Sprungdistanz wird zwischen den äußeren Kanten der Absprung- und Landemarkierung gemessen. Es wird mindestens ein Kampfrichter benötigt, der die Markierungen im Blick behält (empfohlen werden zwei Kampfrichter). Bei nationalen Meisterschaften und Unicons sind immer zwei Kampfrichter vorgeschrieben – einer pro Markierung.

### **2.19.2.4 Gebrochenes Einrad**

Wenn das Einrad beim Sprung oder der Landung bricht, erhält der Fahrer einen neuen Versuch.

## **2.20 Alternative oder optionale Wettkämpfe und Veranstaltungen mit Spaßcharakter**

Hierbei handelt es sich um optionale Veranstaltungen, die nicht unbedingt bei jeder Einradveranstaltung angeboten werden können oder müssen. Wie formell sie gehandhabt werden und welche Bedeutung ihnen eingeräumt wird, bleibt dem Veranstalter überlassen. Auch über die Einteilung der Altersgruppen entscheidet der Ausrichter. Alle in diesem Abschnitt genannten Veranstaltungen wurden bereits mit den hier ausgeführten Regeln abgehalten. Wenn bei einer Großveranstaltungen Wettkämpfe mit den hier genannten Bezeichnungen angekündigt werden, müssen auch die in diesem Abschnitt angegebenen Regeln verwendet werden. Möchte der Veranstalter andere Regeln verwenden, muss dies im Wettkampftitel angegeben werden. Beispiel: „Bahn-Gliding (geänderte Regeln)“. In derartigen Fällen müssen die Veranstalter daran denken, zum Zeitpunkt der Bekanntgabe der Veranstaltung auch ausführliche Regeln bereitzustellen.

### **2.20.1 Staffel (Bahn)**

Üblicherweise 4 x 100 m oder 4 x 400 m wie in der Leichtathletik.

Die Wechselzonen sind 20 m lang und müssen auf der Bahn eingezeichnet sein. Wiederaufsteigen ist erlaubt, falls nötig. Der Staffelstab muss wieder aufgehoben werden, wenn er zu Boden gefallen ist. Der Staffelstab muss innerhalb der Wechselzone übergeben werden. Das bedeutet, dass der Stab vor der Startmarkierung der Wechselzone nur vom ankommenden Fahrer berührt werden darf und ab dem Ende der Wechselzone nur noch vom übernehmenden Fahrer. Fahrer dürfen den Staffelstab bei der Übergabe nicht werfen und dürfen bei der Übergabe mit keinem Körperteil den Boden berühren. Wird der Staffelstab nicht in der markierten Wechselzone übergeben, wird die Mannschaft disqualifiziert. Verlässt ein Fahrer innerhalb der Wechselzone oder beim erneuten Aufsteigen seine Spur, hat dies keine Disqualifizierung zur Folge, sofern der Fahrer dabei in keiner Weise einen anderen Fahrer behindert. Es gibt keine vorgegebenen Vorbereitungszonen für die nächsten Fahrer; sie müssen allerdings innerhalb ihrer eigenen Bahn bleiben.

Gemischte Mannschaften aus männlichen und weiblichen Fahrern sind zulässig. Je nach voraussichtlicher Teilnehmerzahl können auch sinnvolle Altersklassen festgelegt werden. Jedes Staffelteam kann aus Fahrern beliebigen Alters bestehen. Die Altersgruppe wird durch das Alter des ältesten Fahrers bestimmt.

### **2.20.2 Coasting**

Eine Disziplin um festzustellen, welcher Fahrer die weiteste Distanz coasten kann. Die Coasting-Distanzen der Fahrer werden von einer Startlinie aus gemessen. 5 m hinter der Startlinie befindet sich eine „Qualifikationslinie“. Sollte diese nicht erreicht werden, zählt es als Fehlversuch. Die weiteste Distanz, gemessen von der Startlinie, gewinnt. Die Strecke wird bis zum hinteren Punkt gemessen, an dem der Fahrer beim Absteigen den Boden berührt bzw. bis

zum hinteren Ende des Reifens an der Stelle, an der nicht mehr gecoastet wird. Erneutes Aufsteigen ist verboten. Während des Coastens darf kein Teil des Reifens, des Laufrads oder der Pedale berührt werden. Es sind zwei Versuche erlaubt. Beim Überqueren der Startlinie (mit dem vorderen Teil des Reifens) muss bereits gecoastet werden, ansonsten wird es als Fehlversuch gewertet. Die Strecke, auf der gecoastet wird, sollte möglichst glatt und sauber sein und darf geradeaus führen oder Kurven enthalten. Vor dem offiziellen Beginn des Wettkampfs muss allen Teilnehmern genügend Zeit zum Üben auf der Strecke gegeben werden. Welche Coasting-Disziplin(en) ausgerichtet wird/werden, sollte im Voraus angekündigt werden. Bei allen Coasting- und Gliding-Wettkämpfen gelten keine Regeln für die Kurbellänge.

### **2.20.2.1 Straßen-Coasting**

Diese Disziplin wird am besten auf einem Straßenabschnitt mit einem geringen Gefälle ausgetragen. Die Anlaufstrecke ist unbegrenzt. Bei der Startlinie müssen die Sportler das Coasting begonnen haben.

### **2.20.2.2 Bahn-Coasting**

Es wird eine Beschleunigungsstrecke von 30 m gewährt. Dieser Wettbewerb kann nur auf einer Stadionbahn oder auf einer anderen sehr ebenen, glatten Fläche ausgetragen werden. Um Rekorde aufzustellen oder zu brechen, muss nahezu Windstille herrschen. Bei dieser Disziplin sind die Ergebnisse mit anderen weltweiten Veranstaltungen vergleichbar.

### **2.20.2.3 Downhill-Coasting**

Ein Coasting-Wettbewerb auf Geschwindigkeit. Die Fahrer starten aus dem Stillstand oder beschleunigen bis zur „Startlinie“. Die Zeit wird über eine bestimmte Strecke bis zur Ziellinie gemessen. Ein Abstieg vor der Ziellinie führt in dem betreffenden Anlauf zur Disqualifikation. Das Gefälle darf aus Sicherheitsgründen nur mäßig sein. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

### **2.20.2.4 Indoor-Coasting**

Es wird eine Anlaufstrecke von 30 m gewährt. Dieser Wettbewerb kann nur in einer Turnhalle oder auf einer anderen sehr ebenen, glatten Fläche ausgetragen werden. Der Fahrer coastet in einem durch Pylonen abgesteckten Kreis am äußeren Rand der Turnhalle. Am Start sind beide Fahrtrichtungen zulässig (im und gegen den Uhrzeigersinn), und der Fahrer muss nach maximal 30 m mit dem Coasting beginnen. Indoor-Coasting wird als Coasting-Wettkampfvariante bei Unicons empfohlen.

## **2.20.3 Gliding**

Gliding unterscheidet sich vom Coasting darin, dass beim Rollen ein oder beide Füße oben auf dem Reifen schleifen und das Gleichgewicht auf diesem Bremsvorgang beruht. Diese

Wettbewerbe sind den oben genannten Coasting-Wettbewerben ähnlich. Die Sportler gliden ab einem gegebenen Punkt auf Zeit oder Strecke. Es gelten die gleichen Regeln wie für die Coasting-Wettbewerbe mit dem Zusatz, dass die Fahrbahn trocken sein muss. Coasting ist erlaubt.

### **2.20.3.1 Weit- oder Bahn-Gliding**

Diese Disziplin kann auf einem kleinen Hügel gestartet werden. Die Sportler starten oben, fahren in Gliding-Position nach unten auf die ebene Strecke und von dort aus so weit wie möglich. Bei dieser Version kann eine begrenzte Anlaufstrecke gegeben werden oder aber überhaupt keine Anlaufstrecke. Die Sportler starten dann aus dem Stillstand. Wird dieser Wettbewerb als Bahn-Gliding (Track Glide) auf einer Stadionbahn ausgetragen, gelten die gleichen Regeln wie für das Bahn-Coasting (siehe Abschnitt 2.20.2.2).

### **2.20.3.2 Downhill-Gliding**

Ein Gliding-Rennen bergab auf Zeit. Die Fahrer starten aus dem Stillstand oder beschleunigen bis zur Startlinie. Die Zeit wird über eine bestimmte Strecke bis zur Ziellinie gemessen. Ein Abstieg vor der Ziellinie führt in dem betreffenden Anlauf zur Disqualifikation. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

### **2.20.4 Langsamfahren vorwärts**

Ziel dieses Rennens ist es, sich so langsam wie möglich stetig vorwärts zu bewegen, ohne anzuhalten, rückwärts zu fahren, zu springen oder um mehr als 45° zur Seite zu schwenken. Als Bahn werden zwei verschieden große Fahrbretter benutzt: Altersklasse 0-10: 10 m x 30 cm. Altersklasse 11 und älter: 10 m x 15 cm. Für die Zeitmessung ist der Berührungspunkt zwischen Reifen und Boden ausschlaggebend. Beim Start befindet sich dieser Punkt auf der Startlinie. Mit dem Startzeichen muss der Sportler unverzüglich vorwärts fahren und die Startpfosten loslassen. Der Zeitnehmer (Timer) stoppt die Zeit, sobald der Reifen die Ziellinie oder, wenn das Fahrbrett mit der Ziellinie endet, den Boden hinter dem Fahrbrett berührt. Ein Teilnehmer kann bereits für kaum sichtbares Anhalten oder für die geringste Bewegung rückwärts, für zu weites Drehen zur Seite, für das Überfahren der seitlichen Bahnbegrenzungen oder bei Abstieg disqualifiziert werden. Es sind zwei Versuche erlaubt. Bei diesen Veranstaltungen gelten keine Einschränkungen für Kurbellänge oder Radgröße. Schutzausrüstung ist nicht erforderlich.

### **2.20.5 Langsamfahren rückwärts**

Wie das langsame Vorwärtsfahren, mit Ausnahme der Bahnmaße: 60 cm für 0-10-Jährige, 30 cm für Fahrer ab 11 Jahren.

### **2.20.6 700c-Rennen**

Rennen beliebiger Länge und Art können auch als 700c-Rennen ausgetragen werden.

- Maximaler Raddurchmesser: 768 mm.
- Wenn bei diesen Rennen 24"-Räder ausgeschlossen werden sollen, muss der Reifendurchmesser 618 mm überschreiten.
- Keine Beschränkung der Kurbellänge.
- Abgesehen davon müssen 700c-Einräder den sonstigen Bestimmungen für Renneinräder entsprechen.
- Der Veranstalter kann Altersklassen ausschreiben.

### **2.20.7 Unlimitierte Bahnrennen**

Bei Rennen der offenen Klasse gelten für die Einräder keine Maßvorgaben. Beliebige Radgrößen, Kurbellängen, Hocheinräder und andere Einräder beliebiger Bauart (siehe Definitionen) dürfen benutzt werden. Alle übrigen Regeln für Bahnrennen behalten ihre Gültigkeit.

### **2.20.8 Jonglier-Einradrennen**

Die übliche Distanz beträgt 50 m. Die Fahrer richten sich, wie bei Einbein-Rennen, nach der 5 m-Linie und müssen jonglieren, sobald sie diese Linie überfahren. Drei oder mehr nicht zurückspringende Gegenstände müssen benutzt werden. Fällt ein Gegenstand zu Boden, oder wird das Jongliermuster in anderer Weise unterbrochen, ist der Fahrer disqualifiziert. Beim Jonglieren einer 3-Ball-Kaskade gilt es als Unterbrechung, wenn zwei Bälle gleichzeitig in einer Hand gehalten werden. Wird mit vier oder mehr Gegenständen gestartet, dürfen Gegenstände zu Boden fallen, solange das Jongliermuster nicht unterbrochen wird und noch mit mindestens drei Gegenständen jongliert wird. Das Jongliermuster muss beim Überqueren der Ziellinie „unter Kontrolle“ sein. Der Schiedsrichter (Referee) entscheidet, ob das Muster in diesem Augenblick „unter Kontrolle“ ist oder nicht.

### **2.20.9 Ultimate Wheel-Rennen**

Bei einem Ultimate Wheel handelt es sich um ein Einrad ohne Gabel und Sattel. Die übliche Distanz beträgt 10 m für 0-10-Jährige und 30 m für Fahrer ab 11 Jahren. Die maximale Radgröße beträgt in allen Altersklassen 618 mm (24") bei einer minimalen Kurbellänge von 125 mm bzw. einem minimalen Abstand von 250 mm von Pedal zu Pedal. Der Veranstalter kann andere oder keine Limitierungen erlauben, wenn dies frühzeitig bekannt gegeben wird.

### **2.20.10 50 m-Rückwärtsrennen**

Die Fahrer treten rückwärts mit Blick entgegen der Fahrtrichtung. Der hinterste Punkt des Reifens ist für Startaufstellung ausschlaggebend. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben. Die Zeit wird gestoppt, wenn das hintere Ende des Reifens die Ziellinie überquert.

### **2.20.11 Lagen**

Die Sportler müssen bestimmte Strecken auf verschiedene Art und Weise zurücklegen.

**Beispiel:** 25 m vorwärts, 25 m Sattel vor dem Körper, 25 m einbeinig und 10 m springen mit je 5 m Übergangszone. Der Veranstalter legt die Regeln fest. Wiederaufsteigen ist erlaubt.

### **2.20.12 Langsamfahren auf der Giraffe**

Wie das langsame Vorwärtsfahren, jedoch auf Hocheinrädern (Giraffen). Beim Start können sich die Fahrer statt an Startpfosten an einem Helfer festhalten. Es darf jede Radgröße und Übersetzung benutzt werden, jedoch muss die Tretlagerachse oberhalb der Radachse liegen. Die beiden Achsen müssen durch eine Kette, einen Riemen o. Ä. verbunden sein.

## **Teil 3**

# **Straßenrennen**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Straßenrennen</b>	<b>49</b>
3.1 Definition	49
3.2 Allgemeine Regeln	49
3.3 Sicherheitsausrüstung	49
3.4 Altersklassen	49
3.5 Distanzen der Rennstrecken und Längenmessung	50
3.6 Einräder für Rennen	51
3.7 Bestimmung der Wettkampfgruppen	52
3.8 Spezielle Marathon-Veranstaltungen	53
3.9 Start	54
3.10 Fehlstarts	54
3.11 Fahrverhalten	55
3.12 Zieleinlauf	56
3.13 Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)	56

---



# **Straßenrennen**

## **3.1 Definition**

Diese Rennen werden üblicherweise auf Straßen oder Radwegen und über längere Distanzen abgehalten als Bahnrennen. Alle Fahrer können gemeinsam starten und werden nach dem Rennen nach Altersklasse getrennt.

## **3.2 Allgemeine Regeln**

Bei allen Rennen sollten Wasser-/Imbissstationen eingerichtet werden. Das Tragen von MP3-Playern, iPods o. Ä. ist bei Rennen auf öffentlichen Straßen, auf denen möglicherweise Autos verkehren, nicht erlaubt. Die Teilnehmer können nach Alter und/oder Einradtyp unterteilt werden, etwa 24"- und 29"-Bahnräder, Standard (beliebige Radgröße und Kurbellänge) und Unlimitiert (Definition, siehe Kapitel 1d). Räder mit einem Außendurchmesser von 24" oder kleiner sind bei Rennen mit einer Länge von mehr als 20 km ohne ausdrückliche Genehmigung des Rennleiters nicht erlaubt.

## **3.3 Sicherheitsausrüstung**

Die Fahrer müssen Schuhe, Knieschutz, Handschuhe und einen Helm tragen (Definition, siehe Kapitel 1d). Beim Schiedsrichter (Referee) liegt die endgültige Entscheidung, ob ein Fahrer ausreichend geschützt ist. Auch das Tragen von Ellenbogenschützern sollte aus Sicherheitsgründen in Betracht gezogen werden. Dem Starter ist das Recht vorbehalten, ungenügend geschützte Fahrer aus der Startaufstellung herauszunehmen, einschließlich solcher Teilnehmer mit gefährlich losen Schnürsenkeln.

## **3.4 Altersklassen**

Die IUF ordnet an, dass für Straßenrenndisziplinen zum Zeitpunkt der Anmeldung mindestens folgende Altersklassen ausgeschrieben werden müssen: 0-13, 14-18, 19-29, 30 und höher. Bei allen Disziplinen, in denen die Kategorie Standard 24" vertreten ist, muss auch eine Altersklasse 0-10 (20") angeboten werden.

Veranstalter haben die Möglichkeit, zusätzliche Altersklassen anzubieten, und machen davon häufig Gebrauch. Ein vollständiges Spektrum von Altersklassen könnte z. B. wie folgt aussehen: 0-8 (20"), 9-10 (20"), 0-12, 13-14, 15-16, 17-18, 19-29, 30-39, 40-49, 50-59, 60 und älter. Für jede Altersklasse muss eine männliche und eine weibliche Gruppe ausgeschrieben werden.

## 3.5 Distanzen der Rennstrecken und Längenmessung

Als traditionelle Distanzen für Straßenrennen gelten:

- 10.000 m mit unlimitierten Rädern und Rädern der Klasse Standard 24" und
- Marathon (42,195 km) mit unlimitierten Rädern und möglicherweise Rädern der Klasse Standard 29".

Daneben können Straßenrennen jedoch auch über jede beliebige andere Distanz oder mit Rädern beliebiger Radgröße abgehalten werden.

### 3.5.1 Längenmessung für traditionelle Distanzen

Bei Rennen über eine der traditionellen Distanzen (10.000 m oder Marathon/42,195 km) muss der kürzestmögliche Streckenverlauf präzise bemessen werden. Die Rennstrecke darf auf keinen Fall kürzer sein als ausgeschrieben.

Das folgende Messverfahren ist ausreichend. Präzisere Methoden sind selbstverständlich ebenfalls zulässig.

1. Stecken Sie zur Kalibrierung einen mindestens 100 m langen Kurs auf geradem, flachen Asphaltboden ab, und verwenden Sie dazu ein Stahlmessband mit einer Länge von mindestens 5 m.
2. Fahren Sie den Kalibrierungskurs mindestens einmal mit einem Fahrrad oder Einrad ab (Radgröße: mindestens 24"). Fahren Sie in normalem Tempo und möglichst ohne zu wackeln. Achten Sie darauf, dass das Rad beim Auf- und Absteigen nicht ausschert oder den Boden verlässt. Zählen Sie sorgfältig, wie viele Radumdrehungen zum Abfahren des Kalibrierungskurses nötig sind. Berücksichtigen Sie dabei auch unvollständige Umdrehungen (z. B. indem Sie bei der letzten unvollständigen Radumdrehung die Anzahl der Speichen zählen).
3. Berechnen Sie anhand des Ergebnisses aus dem 2. Schritt den Abrollumfang (d. h., wie viele Meter mit einer Radumdrehung zurückgelegt werden).
4. Wenn Sie einen Fahrradcomputer verwenden möchten, geben Sie den im 3. Schritt berechneten Abrollumfang auf den Millimeter genau in einen verlässlichen Fahrradcomputer mit Radsensor (z. B. einem Magnet) ein.
5. Bringen Sie den Fahrradcomputer oder einen Umdrehungszähler auf dem Fahrrad oder Einrad an, das Sie im 2. Schritt verwendet haben.
6. Fahren Sie die tatsächliche Rennstrecke auf dem kürzestmöglichen Weg ab. Achten Sie dabei darauf, genauso zu fahren wie im 2. Schritt.
7. Lesen Sie die Distanzanzeige vom Fahrradcomputer ab, oder berechnen Sie die Distanz aus den Radumdrehungen und dem Abrollumfang.

8. Berechnen Sie den anwendbaren Sicherheitsaufschlag, indem Sie (1) 0,4 % der gemessenen Distanz und (2) die Auflösung für die Gesamtdistanz aus dem Fahrradcomputer addieren. Beispiel: Wenn Ihr Fahrradcomputer 10,15 km anzeigt, beträgt der Sicherheitsaufschlag  $0,4 \% \times 10,15 \text{ km} + 0,01 \text{ km} = 0,0506 \text{ km} = 50,6 \text{ m}$ . Hinweis: Sie können (2) überspringen, wenn Sie einen Umdrehungszähler verwenden, der einzelne Radumdrehungen auflösen kann.
9. Addieren Sie den Sicherheitsaufschlag zur tatsächlichen Rennstrecke (indem Sie z. B. die Start- und/oder Ziellinie entsprechend verlegen), damit gewährleistet ist, dass der Kurs nicht kürzer ist als die ausgeschriebene Distanz. Beachten Sie, dass die Schritte 2-7 unmittelbar nacheinander ausgeführt werden müssen. Die Kalibrierungsstrecke und die tatsächliche Rennstrecke sollten vom selben Fahrer abgefahren werden. Der Reifendruck sollte zwischen den Fahrten nicht verändert werden.

### **3.5.2 Längenmessung für andere Distanzen**

Bei Rennen über nicht traditionelle Distanzen (d. h. jede andere Distanz außer 10.000 m oder 42,195 km) muss die Strecke mindestens mit einer Genauigkeit von  $\pm 3 \%$  bemessen werden. Beispiel: Wenn ein Rennen über eine Strecke von 100 km ausgeschrieben wird, muss die tatsächliche Distanz 97 bis 103 km betragen. Ein gutes, im Handel erhältliches GPS-Gerät ist ausreichend, sofern auf der gesamten Strecke kontinuierlicher Empfang gewährleistet ist (keine Sprünge im Verlauf oder fehlende Datenpunkte). Daneben ist auch das Entfernungsmesser-Tool von Google Maps zulässig. Ein Kilometerzähler im Auto kann dagegen leicht mehr als 3 % von der tatsächlichen Entfernung abweichen und darf daher nicht verwendet werden, es sei denn, Sie können die Messung korrigieren. Präzisere Messmethoden, z. B. die für traditionelle Distanzen beschriebene Vorgehensweise, sind selbstverständlich ebenfalls erlaubt.

## **3.6 Einräder für Rennen**

Es dürfen nur Standard-Einräder benutzt werden. Fahrer dürfen für verschiedene Wettbewerbe verschiedene Einräder verwenden, solange diese jeweils den Regeln des jeweiligen Wettkampfs entsprechen.

### **3.6.1 Beschränkungen für Radgrößen und Kurbellängen**

- Bei Einrädern der Kategorie Standard 29" darf der Außendurchmesser des Reifens 768 mm nicht überschreiten. Für die Kurbellänge gelten keine Mindestbeschränkungen. Eine Gangschaltung ist nicht zulässig.
- Bei Einrädern der Kategorie Standard 24" darf der Außendurchmesser des Reifens 618 mm nicht überschreiten. Die Kurbellänge muss mindestens 125 mm betragen. Eine Gangschaltung ist nicht zulässig.
- Bei Einrädern der Kategorie Standard 20" darf der Außendurchmesser des Reifens 518 mm nicht überschreiten. Die Kurbellänge muss mindestens 100 mm betragen. Eine Gangschaltung ist nicht zulässig.

## 3.7 Bestimmung der Wettkampfgruppen

Startfolge und Gruppenzusammensetzung müssen vor dem Rennen festgelegt werden. Bei der Startaufstellung zu einem Straßenrennen sind drei Formate zulässig: Einzelstart (Abschnitt 3.7.2), Gruppenstart (Abschnitt 3.7.3) und Massenstart (Abschnitt 3.7.4).

Um zu bestimmen, welche Startaufstellung zu verwenden ist, lesen Sie die folgenden Regeln von oben nach unten durch. Sobald Sie auf eine Regel stoßen, die auf Ihr Rennen zutrifft, können Sie die übrigen Vorgaben *ignorieren*.

- Beim Einzelzeitfahren starten die Teilnehmer einzeln nacheinander.
- Ist der Streckenkurs für einen sicheren und fairen Gruppenstart zu eng, starten die Teilnehmer einzeln nacheinander.
- Können fünf oder mehr Fahrer nicht sicher nebeneinander starten, verwenden Sie Einzelstarts.
- Besteht das Startfeld aus 30 Fahrern oder weniger, führen Sie einen Massenstart durch.
- Lässt der Streckenkurs nicht zu, dass zehn Fahrer mindestens 500 m weit nebeneinander fahren, bevor die Strecke enger wird, starten die Teilnehmer in Gruppen aus 12 oder mehr Fahrern.
- Besteht das Startfeld aus über 50 Fahrern, starten die Teilnehmer in Gruppen aus 20 oder mehr Fahrern.
- In allen anderen Fällen wird ein Massenstart durchgeführt.

Fahrer auf Standard-Einrädern sollten immer getrennt von Fahrern auf unlimitierten Rädern starten; das gilt auch bei Massen- oder Gruppenstarts. Fahrer auf unlimitierten Rädern sollten zuerst starten, es sei denn, es besteht keine Gefahr, dass sie Standard-Fahrer überholen müssen (z. B. weil die beiden Gruppen an unterschiedlichen Tagen antreten).

In den folgenden Abschnitten bezeichnet „schnellster Fahrer“ jeweils den „Fahrer mit der besten Qualifizierungszeit“. Dieser Wert ist definiert als die voraussichtliche Zeit bis zum Zieleinlauf und basiert, wenn möglich, auf früheren Ergebnissen bei ähnlichen Veranstaltungen. Wird vom Fahrer oder seinem Trainer keine Qualifizierungszeit eingereicht, kann sie vom Veranstalter zugewiesen werden.

### 3.7.1 Startreihenfolge

Bei der Festlegung der Startreihenfolge werden die Fahrer gerecht nach ihrer Geschwindigkeit sortiert. Männliche und weibliche Fahrer treten getrennt an. Soweit nachfolgend nicht anders angegeben, starten die schnellsten Fahrer zuerst. Auch bei einem Gruppen- oder Massenstart sollten die Fahrer so aufgestellt sein, dass die schnellsten Fahrer in vorderster Linie starten. Die Startreihenfolge kann nach Qualifizierungszeit oder anhand der Ergebnisse eines davor abgehaltenen Straßenrennens bei diesem Wettkampf festgelegt werden. Beispiel: Wenn der Marathon nach dem Rennen über 10.000 m stattfindet, kann die Startreihenfolge für den Marathon auf der Grundlage der Ergebnisse aus dem 10.000 m-Rennen bestimmt werden. In Fällen, in denen ein Fahrer keine Qualifizierungszeit vorlegen kann und sich für einen bestimmten Wettkampf (z. B. den Marathon) angemeldet hat, ohne davor an einem anderen

Rennen teilzunehmen (z. B. dem 10.00 m-Rennen), kann der Rennleiter nach eigenem Ermessen eine Startposition zuweisen.

### **3.7.2 Einzelstart**

Die Fahrer starten einzeln in festen Abständen (z. B. alle 20 oder 30 Sekunden). Die Teilnehmer treten sortiert nach Geschwindigkeit an, wobei der schnellste Fahrer beginnt. (Einen Ausnahmefall stellt das Einzelzeitfahren dar, bei dem mit dem schnellsten oder langsamsten Fahrer begonnen werden kann.)

### **3.7.3 Gruppenstart**

Pro Runde sollten mindestens 12 männliche oder weibliche Fahrer starten (keine gemischten Runden). Die Gruppen treten sortiert nach Geschwindigkeit an, wobei die schnellste Gruppe beginnt. Der Abstand zwischen den einzelnen Gruppen sollte ein bis fünf Minuten betragen.

**Das folgende Beispiel verdeutlicht eine mögliche Vorgehensweise:** In den ersten drei Gruppen treten die schnellsten männlichen Fahrer an. Danach folgt eine Gruppe der schnellsten weiblichen Fahrerinnen, deren Tempo in etwa dem der dritten männlichen Gruppe entspricht. Auf diese Weise ist sichergestellt, dass die schnellsten Fahrerinnen gemeinsam starten und trotzdem die Möglichkeit haben, sich mit den männlichen Teilnehmern vergleichbarer Geschwindigkeit zu messen.

### **3.7.4 Massenstart**

Bei einem Massenstart starten sämtliche Fahrer aus einer bestimmten Klasse (z. B. Standard oder Unlimited) gleichzeitig. Die Geschlechter starten gleichzeitig.

## **3.8 Spezielle Marathon-Veranstaltungen**

Bei Marathon-Rennen, die im Rahmen eines Großstadt-Marathons wie dem Düsseldorf-Marathon stattfinden, sind von den Standardregeln abweichende Sonderregelungen zulässig. Auf diese Weise kann der Organisator des Einrad-Marathons bestimmte Anforderungen des Hauptveranstalters berücksichtigen, damit der Einrad-Marathon im Rahmen der größeren Veranstaltung durchgeführt werden kann.

Folgende Sonderregelungen dürfen getroffen werden:

- Massenstart/Gruppenstart (Der Hauptveranstalter könnte aus Zeitgründen vorgeben, dass ein Massenstart durchgeführt werden muss.)
- Die Startgruppen müssen nicht zwingend getrennt nach Geschlecht und/oder Radgröße antreten.
- Die Platzierung kann anhand der Nettozeit erfolgen (d. h. die Zeit ab dem Moment, in dem das Rad des Fahrers die Startlinie überquert), während die Bruttozeit (d. h. die Zeit ab dem Rennstart) für Rekorde herangezogen wird.

## **3.9 Start**

Die Fahrer/innen starten im Sattel und halten sich an einem Startpfosten o. Ä. fest. Der Starter zählt auf vier; z. B. „Eins, zwei, drei, <<STARTSCHUSS>>“ (One, two, three, BANG!). Der Zeitabstand zwischen den einzelnen Elementen beim Einzählen sollte etwa  $\frac{3}{4}$  sec betragen und jeweils gleich lang sein. Die Fahrer können so den Zeitpunkt des Startschusses genau voraussehen, was einen fairen Start ermöglicht. Da das Timing für einen präzisen Start enorm wichtig ist, sollten die Starter das Einzählen vorab üben. Es kann in der jeweiligen Landessprache gezählt werden oder in einer Sprache, auf die man sich vor den Rennen geeinigt hat.

Alternativ kann ein Startbeep-Apparat verwendet werden. In diesem Fall gibt es sechs Signale. Das Gerät piept fünfmal im Abstand von einer Sekunde, und der sechste Piep erfolgt eine weitere Sekunde später, aber mit einer höheren Frequenz, damit er unterschieden werden kann.

Die Fahrer starten mit dem vordersten Punkt des Reifens hinter dem Rand der Startlinie, der weiter von der Ziellinie entfernt ist. Einen fliegenden Start gibt es bei keinem Rennen. Allerdings darf ein Fahrer hinter der Startlinie starten, falls alle anderen Startregeln befolgt werden. Die Fahrer dürfen sich bereits vor dem Startschuss in Fahrtrichtung lehnen, allerdings darf sich das Rad dabei nicht vorwärts bewegen. Zurückrollen ist erlaubt, aber kein Vorwärtsrollen. Jeder Teilnehmer darf seinen Startpfosten für sich vorteilhaft und bequem platzieren, solange er andere Fahrer nicht behindert.

Als Startpunkt für die Zeitmessung gilt der Startschuss für die jeweilige Gruppe, unabhängig davon, wann ein Fahrer die Startlinie tatsächlich überquert.

### **3.9.1 Fahrer müssen sich bereithalten**

Die Fahrer müssen sich bereithalten, wenn ihre Rennen ausgerufen werden. Fahrern, die nicht am Start erscheinen, wenn ihr Rennen beginnt, kann die Teilnahme verweigert werden. Der Starter entscheidet, wann ein Rennen endgültig gestartet wird. Sprachliche Barrieren sollte er dabei ebenso beachten wie die Möglichkeit, dass Fahrer gerade eine Aufgabe als Helfer der Veranstaltung verrichten könnten.

## **3.10 Fehlstarts**

Ein Fehlstart liegt vor, wenn sich das Rad eines Fahrers vor dem Startschuss nach vorne bewegt oder wenn ein oder mehrere Fahrer durch die Schuld eines anderen Fahrers oder aufgrund äußerer Einflüsse zum Absteigen gezwungen sind.

Für den Umgang mit Fehlstarts gibt es mehrere Möglichkeiten:

- **Ein zulässiger Fehlstart pro Fahrer:** Verursacht ein Fahrer einen Fehlstart, wird der Lauf erneut gestartet. Jeder Fahrer, der zum ersten Mal einen Fehlstart verursacht, darf erneut antreten. Verursacht derselbe Fahrer danach noch einen zweiten Fehlstart, wird er disqualifiziert.
- **Ein zulässiger Fehlstart pro Lauf:** Verursacht ein Fahrer einen Fehlstart, wird der Lauf erneut gestartet. Nach dem ersten Fehlstart bei einem Lauf dürfen alle Fahrer erneut antreten. Wird danach durch einen einzelnen oder mehrere Fahrer ein weiterer Fehlstart verursacht, werden die betreffenden Fahrer disqualifiziert.
- **Zeitstrafe:** Bei einem Fehlstart wird der Lauf nicht erneut gestartet. Wird durch einen einzelnen oder mehrere Fahrer ein Fehlstart verursacht, werden die betreffenden Fahrer mit einer Zeitstrafe belegt (z. B. 10 Sekunden).

Muss ein Lauf erneut gestartet werden, ruft der Starter die Fahrer sofort zurück, indem er einen Schuss oder Pfeifton bzw. ein anderes, deutlich hörbares und vorab definiertes Signal abgibt.

Für Rennen mit Einzel- oder Gruppenstarts (siehe Abschnitte 3.7.2 und 3.7.3) stellt die Vergabe einer Zeitstrafe die bevorzugte Option dar. Bei Massenstarts (Abschnitt 3.7.4) sind alle Optionen gleichermaßen praktikabel. Die gewählte Methode zur Vorgehensweise bei Fehlstarts muss vom Veranstalter mindestens zwei Monate vor dem Wettkampf bekannt gegeben werden.

## 3.11 Fahrverhalten

### 3.11.1 Überholen

Bei Rennen muss generell außen überholt werden, es sei denn, der Platz innen lässt ein sicheres Überholmanöver zu. Fahrer, die innen überholen, tragen die Verantwortung für alle Verstöße, die sich infolgedessen ereignen. Körperkontakt unter den Fahrern ist verboten. Der langsamere Fahrer muss seine Fahrt auf einer berechenbaren Bahn fortsetzen und darf den Überholenden nicht behindern.

### 3.11.2 Abstiege

Absteigen und erneutes Aufsteigen ist bei Straßenrennen erlaubt. Muss ein Fahrer absteigen, weil ein Fahrer unmittelbar vor ihm gestürzt ist, so wird dies als Teil des Rennens angesehen. Beide Fahrer müssen wieder aufsteigen und weiterfahren. Der Schiedsrichter (Referee) kann diese Regel übergehen, wenn er Vorsatz beobachtet hat.

### 3.11.3 Regelwidriges Fahren

Als regelwidriges Fahren gilt jede vorsätzliche Störung eines anderen Fahrers, absichtliches Hin- und Herfahren vor einem anderen Teilnehmer, um ihn aufzuhalten, Behindern beim Überholen oder Provozieren eines Sturzes durch Ablenkung. Ein Betroffener kann sofort nach dem Ende des Rennens einen Protest einreichen. Der Schiedsrichter (Referee) kann solche

Vergehen mit einer Verwarnung, dem Verlust der Platzierung (es wird der nächstniedrigere Platz gegeben), der Disqualifikation für dieses Rennen oder dem Ausschluss von allen Rennen ahnden.

### **3.12 Zieleinlauf**

Als Zieleinlauf ist das Überqueren der vorderen Begrenzung der Ziellinie (d. h. derjenigen Kante, die sich näher an der Startlinie befindet) mit dem vordersten Punkt des Reifens definiert.

Die Zeiten der Fahrer werden stets anhand ihrer Räder und nicht anhand von ausgestreckten Körperteilen gemessen. Fahrer, die die Linie nicht kontrolliert überqueren, werden mit einer Zeitstrafe von 5 Sekunden belegt. Als kontrolliertes Überqueren gilt, wenn der hinterste Teil des Rads die oben definierte Ziellinie komplett überquert und der Fahrer dabei beide Füße auf den Pedalen hat. (Hinweis: Überquert das Einrad die Ziellinie ohne den Fahrer, gilt dies nicht als kontrolliertes Überqueren. In diesem Fall wird als Zieleinlaufzeit der Moment gemessen, in dem das Rad die Ziellinie überquert, und anschließend wird die Zeitstrafe von 5 Sekunden dazu addiert.)

Kommt ein Fahrer mit einem gebrochenen Einrad ins Ziel, muss mindestens das Rad die Ziellinie überqueren. Auch in diesem Fall gilt als Zieleinlaufzeit der Moment, in dem das Rad die Ziellinie überquert. Die 5-sekündige Zeitstrafe wird hinzugerechnet.

Wird die Zieleinlaufzeit bei einem Rennen mithilfe von Mikrochips oder einer anderen nicht fotografischen elektronischen Ausrüstung ermittelt, muss die Einlaufreihenfolge anhand von Zielfotos verifiziert werden, wenn der Abstand zwischen den Fahrern weniger als 0,1 Sekunden beträgt. Auch in Fällen, in denen möglicherweise ein Weltrekord aufgestellt wurde, muss die Zeit mit einer geeigneten Fotofinishing-Ausrüstung dokumentiert werden

### **3.13 Zeitliche Begrenzung bzw. Abbruch von Rennen (optional)**

Bei Langstreckenrennen kann es erforderlich sein, vorab die maximale Dauer zu begrenzen, um den vorgesehenen Zeitplan einhalten zu können. Sollte Derartiges im Vorfeld festgelegt werden, müssen alle teilnehmenden Fahrer so schnell wie möglich über die zeitliche Begrenzung informiert werden. Darüber hinaus kann der Rennleiter nach eigenem Ermessen auch am Tag des Rennens oder während der Veranstaltung eine zeitliche Begrenzung vorgeben. Damit soll den Veranstaltern die Möglichkeit gegeben werden, im Programm fortzufahren, obwohl einige langsamere Fahrer das Ziel noch nicht erreicht haben. Ein solcher Abbruch des Rennens muss nicht im Voraus angekündigt werden. Alle Teilnehmer, die zum Zeitpunkt des Abbruchs noch auf der Strecke sind, werden entweder ohne Zeitangabe oder mit derselben Abbruchzeit geführt. Falls jeweils nur eine Person pro Alterskategorie teilnimmt und noch nicht über die Preisvergabe entschieden ist, kann diesem Fahrer optional auch der jeweilige Folgeplatz in der Ergebnisrangliste zugewiesen werden. Sind hingegen aus jeder teilnehmenden Alterskategorie bereits Sportler für alle zu vergebenden Preise eingelaufen (und keine Auszeichnungen mehr offen), besteht kein Grund, länger zu warten.



## **Teil 4**

# **Mountain Unicycling**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Mountain Unicycling</b>	<b>59</b>
4.1 Definition	59
4.2 Disziplinen	59
4.3 Sicherheitsausrüstung	59
4.4 Muni-Rennstrecken	59
4.5 Startmodus	60
4.6 Altersklassen	60
4.7 IUF Muni-Ergebnisse	60
4.8 Abstiege und abgestiegene Fahrer	61
4.9 Uphill-Rennen	61
4.10 Downhill-Rennen	61
4.11 Querfeldein-Rennen (Cross Country, XC)	62

---

# Mountain Unicycling

## 4.1 Definition

Im Sinne dieser Regeln bezieht sich der Begriff Mountain Unicycling (muni) auf Off-Road-Rennen über jegliche Art von Gelände. Die Durchführung kann von einem einzigen Lauf, in dem alle Fahrer starten, bis zu einem Zeitfahren in Intervallen reichen, bei dem jeweils nur ein Fahrer fährt. Berge sind nicht notwendig. Das Gelände kann von unbefestigten oder gepflasterten Wegen bis zu Hügeln, Gräben, Bordsteinen, Felsen, Sand, Schlamm oder Gras reichen. Sofern nicht anders angegeben, gibt es keine Beschränkungen für Radgröße, Kurbellänge, Bremsen oder Übersetzung.

## 4.2 Disziplinen

Typische Mountain Unicycling-Wettkämpfe sind Uphill (Abschnitt 4.9), Downhill (Abschnitt 4.10) und Cross Country (Abschnitt 4.11). Daneben können aber auch andere Veranstaltungen wie North Shore (ein technischer Wettkampf) und Slopestyle (ein Wettkampf, bei dem es auf Tricks und Haltung ankommt) aufgenommen werden. Organisatoren, die neben den drei erstgenannten Wettkämpfen (Up, DH, XC) auch andere Veranstaltungen ausrichten möchten, müssen bei Ankündigung der Wettkämpfe auch detaillierte Regeln bekannt geben.

## 4.3 Sicherheitsausrüstung

Für alle muni-Wettkämpfe müssen Schuhe, Knieschützer, Handschuhe/Handgelenkschoner und Helme getragen werden (Definitionen, siehe Kapitel 1d). Die IUF gestattet diesbezüglich keine Ausnahmen bei muni-Wettkämpfen. Zusätzliche Ausrüstung wie Schienbeinschoner, Ellenbogen- oder Knöchelprotektoren sind optional.

## 4.4 Muni-Rennstrecken

Der Streckenverlauf muss deutlich markiert und von den Fahrern problemlos zu erkennen sein. Besonders gefährliche Abschnitte sollten gesichert werden (z. B. durch Wegräumen von scharfen Steinen/Ästen auf Abschnitten, in denen Fahrer aufgrund der physischen Gegebenheiten der Strecke stürzen oder ineinander fahren könnten). Sofern nicht anders angegeben, gelten die Regeln für das Überholen bei nicht bahnengebundenen Rennen (siehe Abschnitt 2.7.1). Jede Strecke sollte ein ausgewogenes Maß an Tempo, Spaß und Sicherheit bieten.

Bei allen muni-Rennen muss jeder Fahrer die Möglichkeit haben, mindestens einen Testlauf durchzuführen, um sich vor dem Wettkampf mit der Strecke vertraut zu machen. Wenn möglich, sollte die Rennstrecke an allen Veranstaltungstagen vor dem eigentlichen Wettkampf für Trainingszwecke geöffnet sein. Bei mehrtägigen Veranstaltungen sollten die muni-

Wettkämpfe in der zweiten Veranstaltungshälfte stattfinden, damit die Fahrer mehr Zeit haben, auf der Rennstrecke zu üben.

## 4.5 Startmodus

Unabhängig vom Startmodus sollten die schnellsten Fahrer immer zuerst starten. Die Reihenfolge kann durch Qualifikationsläufe bestimmt werden. Bei muni-Rennen können drei unterschiedliche Startarten verwendet werden.

1. **Massenstart:** Alle Fahrer starten gleichzeitig. Massenstarts dürfen nicht verwendet werden, wenn die voraussichtliche Renndauer weniger als 30 Minuten beträgt. Im ersten Streckenabschnitt muss ausreichend Platz für Überholmanöver sein, damit sich das Teilnehmerfeld formieren kann, bevor die Strecke enger wird. Auch entlang der weiteren Strecke muss Platz zum Überholen sein. Bei mehr als 40 Fahrern muss der Massenstart unterteilt werden, um Unfälle zu vermeiden.
2. **Gruppenstart:** Die Fahrer starten jeweils gruppenweise in festen Abständen, deren Dauer 30 Sekunden bis einige Minuten betragen kann. Die maximale Anzahl der Fahrer pro Gruppe richtet sich nach der durchschnittlichen Breite der Strecke auf den ersten 100 m. Pro Meter der Streckenbreite kann ein Fahrer starten.
3. **Einzelstart:** Die Fahrer starten einzeln nacheinander in festen Abständen, deren Dauer 30 Sekunden bis einige Minuten betragen kann.

## 4.6 Altersklassen

Für jede Altersklasse muss eine männliche und eine weibliche Gruppe ausgeschrieben werden. Einschränkungen zur Ausrüstung für die einzelnen Altersgruppen sind nicht zulässig. Bei muni-Wettkämpfen können maximal die folgenden Altersgruppen ausgeschrieben werden:

Unter	15 Youth
15-16	Juniors
17-18	Rookies
19-29	Elites
30-49	Masters
50+	Veterans

## 4.7 IUF Muni-Ergebnisse

Der Veranstalter muss für jede Disziplin nach dem Wettkampf zwei Ergebnislisten bekannt geben: eine nach Altersgruppe getrennte Platzierungsfolge und eine Gesamtrangfolge (nach männlichen und weiblichen Fahrern getrennt).

## **4.8 Abstiege und abgestiegene Fahrer**

Abstiege sind in allen Muni-Rennen erlaubt, sofern nicht anders erwähnt. Bei Massenstarts müssen abgestiegene Fahrer den folgenden fahrenden Startern schnellstmöglich Platz machen, bis sie wieder aufgestiegen sind. Beim Versuch aufzusteigen dürfen die fahrenden Teilnehmer nicht behindert werden. Wenn notwendig, müssen sich gestürzte Fahrer zu einer anderen Stelle begeben, sodass die Fahrer passieren können. Wenn sich Fahrer dazu entscheiden, schwierige Sektionen nicht zu fahren, dürfen sie während des Gehens oder Rennens keine anderen Fahrer überholen. Beim Zeitfahren sind Abweichungen basierend auf den anderen Wettkampfdetails den folgenden Abschnitten zu entnehmen. Das Verletzen dieser Abstiegsregeln kann eine Disqualifikation oder Zeitstrafe zur Folge haben, die vor dem Rennstart bestimmt und angekündigt werden muss. Es muss außerdem komplett über die Ziellinie gefahren werden, wie in Abschnitt 2.6 erläutert.

## **4.9 Uphill-Rennen**

Ein Uphill-Rennen fordert die Fähigkeit der Fahrer heraus, Berge mit dem Einrad zu erklimmen. Die Strecken können kurz und steil oder länger und ausdauerbezogen sein. Normalerweise handelt es sich um ein Zeitfahren, aber auf einer sehr schwierigen Strecke kann auch gemessen werden, wer am weitesten kommt, ohne abzusteigen. Wenn Abstiege verboten werden, kann entweder gemessen werden, wer am weitesten kommt, oder jeder, der das Ziel nicht ohne Abstieg erreicht, wird disqualifiziert. Es können mehrere Versuche erlaubt oder ein einfaches Zeitfahren durchgeführt werden.

### **4.9.1 Abgestiegene Fahrer**

Wenn das Uphill-Rennen als Zeitfahren durchgeführt wird, sollten die Fahrer die komplette Distanz fahren. Im Fall eines Abstieges muss das Einrad wieder bestiegen werden:

- a) an der Stelle, an der sich der Abstieg ereignet hat, wenn das Einrad bergab Richtung Start fällt
- b) dort, wo der Fahrer und/oder das Einrad zum Stillstand kommen. Übertriebenes Rennen/ Gehen/Stolpern nach einem Abstieg können Gründe für eine Strafe im Ermessen des zuständigen Kampfrichters sein.
- c) Es dürfen auch andere Stellen zum Aufsteigen in Richtung der Startlinie aufgesucht werden, wenn der Untergrund dort besser ist.

## **4.10 Downhill-Rennen**

Ein Downhill Muni-Rennen ist ein Test der Geschwindigkeit und Fahrtechnik im Gelände. Die Strecken müssen primär bergab gehen, dürfen aber auch flache oder steigende Abschnitte enthalten. Als Streckenlänge werden je nach verfügbarem Gelände, Strecke und Zeitplan 2,5 km (oder 1 km Minimum) empfohlen. Die Fahrer sollten jeweils in festen Abständen

einzelnen starten. Bei einem engen Zeitplan können die Teilnehmer in Gruppen starten, wobei darauf zu achten ist, dass ein gefahrloses Überholen möglich ist und es am Beginn der Strecke zu keinem Gedränge kommt.

#### **4.10.1 Abgestiegene Fahrer**

Abgestiegene Fahrer dürfen fahrende Starter weder behindern noch überholen. Sie müssen auf von hinten kommende Fahrer achten und dürfen diese weder mit ihren Einrädern noch mit ihrem Körper behindern. Rennen ist generell nicht erlaubt, wird aber nicht geahndet, wenn nach einem Abstieg nur wenige Schritte zum Abbremsen gerannt werden. Falls erforderlich, dürfen Fahrer absteigen und zu Fuß laufen. Fahrer, die sich nicht an diese Regel halten, können mit einer Zeitstrafe belegt oder disqualifiziert werden.

### **4.11 Querfeldein-Rennen (Cross Country, XC)**

Ein Querfeldein-Rennen sollte mindestens 10 km betragen, abhängig vom verfügbaren Gelände, möglichen Strecken und dem Zeitplan. Sind nur kürzere Strecken verfügbar, kann vorgegeben werden, dass die Fahrer zwei oder mehr Runden absolvieren müssen. Querfeldein-Rennen sind im Prinzip muni-Rennen, die nicht speziell auf Downhill oder Uphill fokussiert sind. Die Strecke kann einen beliebigen Anteil von Uphill und Downhill beinhalten und soll die Fitness und Fähigkeit herausfordern, auf unebenem Gelände schnell zu fahren.

#### **4.11.1 Abgestiegene Fahrer**

Wenn der Wettkampf als Zeitfahren abgehalten wird, müssen die Regelungen für gestürzte Fahrer vor dem Rennen veröffentlicht werden. Abhängig von der Länge und Schwierigkeit der Strecke ist denkbar, dass abgestiegene Fahrer gehen müssen, nur eine bestimmte Distanz gehen dürfen oder dass gar keine Beschränkungen gelten.

## **Teil 5**

### **Freestyle und Standard Skill**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>5a Freestyle und Standard Skill – Überblick</b>	<b>67</b>
5.1 Unterschiede zwischen den Veranstaltungen	67
5.2 Altersklassen	67
5.3 Sicherheitsausrüstung	67
5.4 Aufbau	68
5.5 Unterbrechung der Wertung	68
5.6 Musik	68
5.7 Bekanntgabe der Ergebnisse	69
5.8 Proteste	69
5.9 Kampfgericht für Freestyle	70
5.10 Wertungsverfahren	73
5.11 Weltmeister	74
<b>5b Freestyle-Regeln</b>	<b>75</b>
5.12 Einzelkür – Überblick	75
5.13 Paarkür – Überblick	77
5.14 Gruppenkür – Überblick	78
5.15 Anmeldefrist	80
5.16 Größe der Wettkampfflächen	80
5.17 Auftrittsreihenfolge	80
5.18 Start der Darbietung	81
5.19 Ende der Darbietung	81
5.20 Optionaler Signalverzicht	82
5.21 Abbau/Reinigung	82



5.22 VerschmutzteWettkampffläche	82
<b>5c Freestyle-Wertung</b>	<b>83</b>
5.23 Einzelkür – Technik-Wertung	83
5.24 Einzelkür – Präsentationswertung	86
5.25 Paarkür – Zusätzliche Wertungskriterien	90
5.26 Gruppenkür – Zusätzliche Wertungskriterien	92
<b>5d Standard Skill-Regeln</b>	<b>96</b>
5.27 Standard Skill/Einzel – Überblick	96
5.28 Standard Skill/Gruppe – Überblick	97
5.29 Start der Darbietung	97
5.30 Ende der Darbietung	97
5.31 Optionaler Signalverzicht	98
5.32 Fahrflächenmarkierungen und Ausführungsarten von Übungen	98
5.33 Aufstiege, Übergänge, Axis, Single und Counted Short Skills	100
5.34 Körperhaltung	100
5.35 Abstiege	100
5.36 Fremde Hilfe	100
5.37 Wertungsbögen im Standard Skill	101
<b>5e Bewertung im Standard Skill</b>	<b>103</b>
5.38 Kampfgericht	103
5.39 Arbeitsweise der Kampfrichter	103
5.40 Abwertung hinsichtlich Schwierigkeit	104
5.41 Abwertung hinsichtlich Ausführung	106
5.42 Summierung der Punktzahlen	107

<b>5f Liste der Standard Skills</b>	<b>108</b>
5.43 Generelle Anmerkungen über die Ausführung der Standard Skills	108
5.44 Standard Skill-Punkte und Beschreibungen	111

---

## **5a Freestyle und Standard Skill – Überblick**

### **5.1 Unterschiede zwischen den Veranstaltungen**

Bei Standard Skill-Wettbewerben demonstrieren die Fahrer ihr technisches Können und ihre Beherrschung des Geräts anhand von bis zu 18 vorab gewählten Übungen auf einem Standard-Einrad. Die Wertung bei Standard Skill-Wettbewerben erfolgt unter dem Gesichtspunkt des Schwierigkeitsgrads der Übungen und der Qualität ihrer Ausführung, nicht nach dem „Show“-Aspekt. Bei Freestyle-Veranstaltungen treten die Fahrer kostümiert und mit Requisiten ihrer Wahl auf beliebigen Einrädern zu Musik an. Die Fahrer werden nicht nur nach Können beurteilt, sondern auch nach dem Unterhaltungs- und Show-Aspekt. Es gibt Einzel-, Paar- und Gruppenwettbewerbe für Freestyle.

### **5.2 Altersklassen**

**Hinweis:** Die Altersgruppen für verschiedene Arten von Veranstaltungen können unterschiedlich festgelegt werden. Die Mindestvorgaben für zulässige Altersgruppen sind für jede Veranstaltung vorgegeben; Ausrichter haben jedoch die Möglichkeit, zusätzliche Altersgruppen aufzunehmen. In welcher Altersklasse ein Fahrer antritt, ergibt sich aus dem Alter des Fahrers am ersten Tag der Veranstaltung. Die Kategorie Junior Expert steht allen Fahrern bis einschließlich 14 Jahren offen. In der Kategorie Expert können Fahrer jeden Alters antreten (einschl. 0-14). Die Fahrer müssen bei der Anmeldung zu jedem artistischen Wettkampf angeben, in welcher Altersklasse sie antreten möchten.

**Beispiel:** Fahrer, die als Expert in der Einzelkür antreten, können für die Paarkür in ihrer Altersklasse an den Start gehen, sofern sie dies wünschen. Bei Standard Skill und Einzelkür starten die Fahrer getrennt nach Geschlecht, bei der Paar- oder Gruppenkür dagegen nicht.

#### **5.2.1 Fahrer müssen sich bereithalten**

Fahrern, die zum Zeitpunkt ihres angesetzten Auftritts nicht erscheinen oder auftrittsbereit sind, kann (muss aber nicht) gestattet werden, nach dem letzten Teilnehmer ihrer Altersklasse anzutreten. Der Chefkampfrichter berücksichtigt sprachliche Barrieren ebenso wie die Tatsache, dass Fahrer eventuell durch administrative Aufgaben im Zusammenhang mit der Veranstaltung aufgehalten werden. Mit Ausnahme von Standard Skill dürfen Fahrer nicht vor anderen Kampfrichtern auftreten als der Rest ihrer Altersgruppe.

### **5.3 Sicherheitsausrüstung**

Sicherheitsausrüstung ist nicht erforderlich.

## **5.4 Aufbau**

Die Teilnehmer erhalten maximal 2 Minuten Zeit, um ihre Einräder und Requisiten im Wettkampfbereich zu platzieren. Teilnehmer, die hierfür zu viel Zeit benötigen, riskieren, vom Wettbewerb ausgeschlossen zu werden. Eine längere Aufbauphase kann nur vom Chefkampfrichter genehmigt werden und muss vorab beantragt werden. Dabei müssen die Teilnehmer einen berechtigten Grund für die zusätzlich benötigte Aufbauzeit nachweisen, etwa zahlreiche Requisiten oder komplizierte Spezialeffekte.

## **5.5 Unterbrechung der Wertung**

Die Wertung kann aufgrund von Beschädigungen, Verletzungen oder plötzlichem Unwohlsein eines Fahrers oder Zusammenstoßen eines Teilnehmers mit einem anderen Fahrer oder einem Gegenstand unterbrochen werden. In diesem Fall entscheidet der Chefkampfrichter, wie viel Zeit verbleibt und ob eventuelle Schäden Fehler des Teilnehmers sind. Die erneute Aufnahme des Wettkampfs muss innerhalb der vorgeschriebenen Wettbewerbszeiten erfolgen. Wenn eine Darbietung fortgesetzt wird und der Fahrer nicht für die Unterbrechung verantwortlich war, werden alle mit der Unterbrechung verbundenen Abzüge zurückgenommen.

## **5.6 Musik**

Bei Freestyle-Veranstaltungen ist die verwendete Musik Bestandteil der Wertung und sollte entsprechend von den Teilnehmern eingesetzt werden. Bei Standard Skill wird die Musik nicht gewertet. Hintergrundmusik wird jedoch bei allen Standard Skill-Darbietungen eingespielt. Alternativ können die Teilnehmer auch eigene Musik mitbringen oder, sofern sie dies wünschen, ganz auf Musik verzichten. Es wird empfohlen, mindestens eine Sicherungskopie aller Musiktitel anzulegen, falls Medien verloren gehen oder beschädigt werden. Bei selbst gebrannten CDs sollten die Teilnehmer ihre Musik zudem auch vorab auf unterschiedlichen Geräten testen, um sicherzustellen, dass die CDs im Wettkampf funktionieren.

### **5.6.1 Medienformate**

Der Gastgeber hat dafür zu sorgen, dass gebrannte CDs (CD-R) abgespielt werden können. Daneben können nach Ermessen des Veranstalters weitere Medienformate freigegeben werden. Der Artistikdirektor ist verantwortlich für die Bekanntgabe der unterstützten Medienformate und die Besorgung der erforderlichen Abspielgeräte.

### **5.6.2 Vorbereitung der Musik**

Die Teilnehmer müssen ihre Musik in einem unterstützten Format bereitstellen, das vorab vom Artistikdirektor freigegeben wurde. Jedes Medium muss deutlich mit dem Namen des/der Teilnehmer/s, der Altersgruppe und dem Veranstaltungstyp (z. B. Paare) sowie ggf. dem

Musiktitel gekennzeichnet sein. Wann immer möglich, sollte der erste Titel auf der CD für die Vorführung verwendet werden. Der DJ ist nicht für Fehler verantwortlich, die daraus resultieren, dass das Medienformat nicht unterstützt wird oder die Titel falsch beschriftet sind.

### **5.6.3 Lautstärke der Musik**

Die Lautstärke wird auf entsprechende Anweisung durch den Chefkampfrichter vom DJ geregelt. Die Grundlautstärke für Freestyle sollte laut genug sein, um klar zu klingen und von allen gehört zu werden. Bei Standard Skill ist darauf zu achten, dass die Lautstärke der Musik nicht die Kommunikation unter den Kampfrichtern behindert; davon abgesehen, gelten ähnliche Richtlinien wie für Freestyle. Die Musiktitel einiger Teilnehmer starten möglicherweise mit einem besonders lauten oder leisen Abschnitt. In diesem Fall sollte der DJ vorab informiert werden, um sicherzustellen, dass die Lautstärke insgesamt nicht falsch reguliert wird. Teilnehmer, die ihre Musik generell leiser abgespielt haben möchten, können dies direkt mit dem DJ absprechen. Anfragen zu einer größeren Lautstärke müssen durch den Chefkampfrichter genehmigt werden, der diese Verantwortung gegebenenfalls an den DJ delegieren kann.

### **5.6.4 Spezielle Musikanweisungen**

Einige Teilnehmer haben eventuell besondere Anforderungen und wünschen beispielsweise, dass die Musik auf ein entsprechendes visuelles Zeichen hin angehalten oder gestartet wird, die Lautstärke der Musik sich im Laufe der Vorführung ändert usw. Der DJ ist nicht für Fehler verantwortlich, die bei der Ausführung dieser Anweisungen entstehen. Um ein bestmögliches Resultat zu erzielen und Fehler zu vermeiden, sollten die betreffenden Teilnehmer eine Kontaktperson bereitstellen, die den DJ während der Vorführung anleitet. Bei Anweisungen, die der DJ als ungewöhnlich oder unüblich ansieht, sollte eine entsprechende Freigabe durch den Chefkampfrichter eingeholt werden.

## **5.7 Bekanntgabe der Ergebnisse**

Die Endergebnisse werden laufend verkündet und/oder für alle sichtbar angezeigt. Ergebnislisten werden nach Abschluss der jeweiligen Alterskategorie bei einer Veranstaltung ausgehängt. Gleichzeitig beginnt die Protestfrist.

## **5.8 Proteste**

Proteste müssen schriftlich innerhalb von 15 Minuten nach Veröffentlichung der Veranstaltungsergebnisse eingelegt werden. Proteste gegen die Wertungen der Kampfrichter sind nicht zulässig. Protest kann lediglich gegen Berechnungsfehler oder andere Fehler eingelegt werden, die nicht in Zusammenhang mit der Wertung stehen. Der Chefkampfrichter muss alle Proteste innerhalb von 30 Minuten ab Erhalt des schriftlichen Einspruchs prüfen und klären.

## **5.9 Kampfgericht für Freestyle**

Es gibt jeweils fünf (oder mehr) Kampfrichter für Technik und Präsentation bei Wettkämpfen, die nach Altersklassen durchgeführt werden, und jeweils fünf (oder mehr) Kampfrichter für Technik und Präsentation bei Wettkämpfen in den Kategorien Jr. Expert und Expert (einschl. Gruppenwettkämpfen). Alle Kampfrichter müssen vor dem Beginn der Kürwettbewerbe im Rahmen des Veranstaltungsplans an einem Workshop teilnehmen. Der Chefkampfrichter kann Kampfrichter ausnahmsweise von dieser Verpflichtung befreien, sofern die Wertungsregeln seit dem letzten Einsatz dieses Kampfrichters nicht geändert wurden und der Kampfrichter über hohe Werte für Präzision/Fehlerfreiheit verfügt. Sofern nicht anders festgelegt, müssen die Kampfrichter bei Unicons entweder Englisch sprechen oder bei ihrer Kampfrichtertätigkeit einen Dolmetscher bzw. eine andere Übersetzungshilfe für die betreffende Sprache zur Hand haben. Bei anderen Einradveranstaltungen sollten die Kampfrichter die vorrangig gesprochene Sprache beherrschen oder Übersetzungshilfe zur Hand haben.

Die Namen der Kampfrichter müssen dem Chefkampfrichter mindestens einen Monat vor Beginn der Einradveranstaltung (per E-Mail, Fax oder auf dem Postweg) mitgeteilt werden und Angaben dazu enthalten, bei wie vielen Kürveranstaltungen die Kampfrichter bereits als Teilnehmer, Kampfrichter oder auch nur als Zuschauer teilgenommen haben. Eine Beschreibung dazu, welche Teams/Länder Kampfrichter stellen müssen, findet sich in den Abschnitt 5.9.8. Kampfrichter müssen bei Beginn der Veranstaltung mindestens 15 Jahre alt sein. Es empfiehlt sich, aktuelle oder ehemalige Freestyle-Wettkämpfer, aktive Freestyle-Trainer, bereits bei früheren Wettkämpfen eingesetzte Kampfrichter oder begeisterte Zuschauer, die bereits zahlreiche Freestyle-Vorführungen verfolgt haben, als Kampfrichter einzusetzen. Details zum Standard Skill-Kampfgericht sind in Abschnitt 5.38 geregelt.

### **5.9.1 Auswahl der Kampfrichter**

Nicht als Kampfrichter eingesetzt werden können Personen, wenn:

- sie ein Elternteil, Kind oder Geschwisterteil eines Wettkampfteilnehmers sind
- sie selbst als Coach, Manager, Trainer oder Vereinskollege eines einzelnen Fahrers oder Teams teilnehmen oder Angehöriger eines Mannschaftskollegen sind usw.
- andere Kampfrichter aus derselben Familie gleichzeitig bei derselben Veranstaltung als Kampfrichter eingesetzt werden

Stehen zu wenige potenzielle Kampfrichter zur Auswahl, um alle vorstehenden Kriterien zu erfüllen, können die Einschränkungen gelockert werden. Dabei ist mit dem zuletzt genannten Kriterium zu beginnen und nur so weit aufsteigend fortzufahren, bis ausreichend Kampfrichter gestellt werden können. Wenn es verschiedene Kandidaten mit denselben Einschränkungen und Wertungen gibt, ist bei der Veröffentlichung der Ergebnisse ihre Zustimmung zu berücksichtigen. Die entsprechenden Vereinbarungen müssen durch den Chefkampfrichter und den Artistikdirektor bzw. (sollte es sich dabei um ein und dieselbe Person handeln) den nächststrangierenden Artistikverantwortlichen getroffen werden.

## **5.9.2 Bestimmung von Kampfrichtern für Wettkämpfe in den Altersklassen**

Die Kampfrichter werden aus der gemäß Abschnitt 5.9.8 vorgelegten Kampfrichterliste gewählt. Kampfrichter, die selbst als Teilnehmer in der Veranstaltung direkt vor oder nach der betreffenden Kategorie antreten, sollten, wenn irgend möglich, von der Liste ausgeschlossen werden. Kampfrichter werden auch entsprechend den Regelungen aus Abschnitt 5.9.5 aus der Liste für die betreffende Kategorie ausgeschlossen. Die endgültige Auswahl der Kampfrichter aus den verbleibenden Kandidaten erfolgt nach ihren Werten für Präzision/Fehlerfreiheit.

## **5.9.3 Bestimmung von Kampfrichtern für Expert- (und Jr. Expert-)Wettkämpfe**

Die Kampfrichter für Wettkämpfe in den Kategorien Expert und Jr. Expert werden vom Chefkampfrichter bestimmt. Als Kriterium dient dabei die beste Qualifikation der verfügbaren Kandidaten. Die Qualifikationen der einzelnen Kampfrichter werden absteigend in der folgenden Reihenfolge gewichtet:

- Höchste Wertung für Präzision/Fehlerfreiheit bei der Tätigkeit als Kampfrichter bei altersgruppengebundenen Wettkämpfen (Mindest Erfahrung: 5 Wettkämpfe) oder bei anderen Veranstaltungen in den Kategorien Jr. Expert und Expert
- Größte Erfahrung mit der Tätigkeit als Kampfrichter bei Veranstaltungen in den Kategorien Jr. Expert und Expert
- Größte internationale Erfahrung mit der Tätigkeit als Kampfrichter
- Größte Erfahrung mit Freestyle-Wettkämpfen (als Zuschauer, Kampfrichter oder Teilnehmer)

Kampfrichter, die selbst als Teilnehmer in der Veranstaltung direkt vor oder nach der betreffenden Kategorie antreten, werden von der Liste ausgeschlossen. Kampfrichter werden auch entsprechend den Regelungen aus Abschnitt 5.9.1 aus der Liste für die betreffende Kategorie ausgeschlossen. Ferner werden Kampfrichter auch aus der Liste ausgeschlossen, wenn sie bei der Tätigkeit als Kampfrichter bei Wettkämpfen in den Altersklassen Schwächen zeigen (siehe Abschnitt 5.9.5). Verbleiben bei Unicons nach dem Ausschlussverfahren mehr als 5 Kampfrichter für Technik und 5 Kampfrichter für Präsentation, werden diejenigen Kampfrichter ausgeschlossen, die bislang noch bei keiner Unicon als Kampfrichter tätig gewesen sind. Stehen danach immer noch mehr als jeweils 5 Kampfrichter für die beiden Kategorien zur Auswahl, wird die endgültige Liste der Kampfrichter für die jeweilige Kategorie nach den Werten für Präzision/Fehlerfreiheit bestimmt, wie in Abschnitt 5.9.7 geregelt.

## **5.9.4 Keine Umbesetzung im Kampfgericht**

Die einzelnen Mitglieder des Kampfgerichts müssen jeweils für die gesamte Altersgruppe identisch sein; das heißt, einzelne Kampfrichter können allenfalls zwischen zwei Altersgruppen ausgetauscht werden. Bei einem medizinischen oder sonstigen Notfall kann diese Regelung durch den Chefkampfrichter außer Kraft gesetzt werden.

## 5.9.5 Bewertung der Kampfrichterleistung

Zur Einstufung ihrer Leistungen werden die Kampfrichter mit den Kampfrichterwertungen früherer Veranstaltungen verglichen. Merkmale schwacher Wertungsleistungen:

- **Unverhältnismäßig hohe Anzahl von Gleichständen:** Ein Kampfrichter sollte in der Lage sein, Abstufungen zwischen den einzelnen Teilnehmern vorzunehmen. Zwar ist gegen einen Gleichstand generell nichts einzuwenden, doch sollte dies nicht überhand nehmen, da dies dem Sinn und Zweck einer Wertung widerspricht.
- **Bevorteilung bestimmter Gruppen:** Ein Kampfrichter beurteilt Mitglieder einer bestimmten Gruppe oder Nation deutlich anders als die übrigen Kampfrichter; diese Abweichung kann sowohl nach oben als auch nach unten erfolgen. (Ein Kampfrichter kann z. B. strenger gegenüber Mitgliedern seiner eigenen Gruppe sein.)
- **Inkonsistente Platzierung:** Ein Kampfrichter platziert eine große Anzahl von Fahrern deutlich abweichend vom Durchschnitt der übrigen Kampfrichter.

## 5.9.6 Erneuter Einsatz von Kampfrichtern mit schwachen Leistungen

Kampfrichter, denen Schwächen in der Wertung nachgewiesen wurden, können erneut in die Kampfrichterliste aufgenommen werden, wenn:

- die betreffenden Gleichstände, Bevorteilungen oder Inkonsistenzen mit dem Chefkampfrichter diskutiert wurden.
- sie in mindestens 2 Kategorien mit mindestens 4 Teilnehmern an einer Übungswertung teilgenommen haben.

Werden dabei keine weiteren Beispiele für Wertungsschwächen festgestellt, können die Kampfrichter mit entsprechender Genehmigung des Chefkampfrichters und Artistikdirektors wieder in die Liste aufgenommen werden. Fungiert ein und dieselbe Person als Chefkampfrichter und Artistikdirektor, muss der nächstrangierende Verantwortliche der Wiederaufnahme zustimmen.

## 5.9.7 Berechnung der Werte für Präzision/Fehlerfreiheit

Der Chefkampfrichter entscheidet darüber, ob Kampfrichter, die Schwächen bei der Wertung zeigen, ausgetauscht werden sollten. Bei der Entscheidung hierüber kann der Chefkampfrichter heuristische Methoden, statistische Analysen etc. als Indikatoren heranziehen.

## 5.9.8 Nominierung von Kampfrichtern für Kürveranstaltungen

Mannschaften (Länder/Vereine), die an Wettkämpfen teilnehmen, müssen auch Kampfrichter nominieren. Die Anzahl dieser Kampfrichter richtet sich nach der Anzahl der angemeldeten Kürteilnehmer (siehe Tabelle unten). Nach Anmeldeschluss sendet der Chefkampfrichter allen Mannschaften ein Schreiben mit der Anzahl der insgesamt mindestens erforderlichen Kampfrichter und der Bitte, geeignete Kandidaten zu nominieren. Bei der Nominierung der



Kampfrichter sind auch Angaben zur Erfahrung der Kampfrichter zu machen (z. B. frühere Wettkämpfe, an denen der/die Betreffende bereits als Kampfrichter teilgenommen hat, wie lange die Tätigkeit als Kampfrichter bereits ausgeführt wird, Altersklasse/Kategorie Expert oder andere relevante Qualifikationen wie Schulungsabschlüsse).

Anzahl der Teilnehmer pro Mannschaft	Mindestanzahl von Kampfrichtern pro Mannschaft
<5	0
5-10	2
11-20	3
21-30	4
>30	5

### 5.9.9 Keine Benennung von Kampfrichtern

Bei Wettkämpfen können Mannschaften, die nicht in der Lage sind, die erforderliche Anzahl von Kampfrichtern (für Gruppen- oder Einzel-/Paarwettkämpfe) zu stellen, vom Wettkampf ausgeschlossen werden. Sonderausnahmen können in Einzelfällen auf entsprechenden schriftlichen Antrag vom Chefkampfrichter, Artistikdirektor und Veranstaltungsleiter bewilligt werden. **Hinweis:** Mannschaften, die nicht in der Lage sind, die erforderliche Mindestanzahl von Kampfrichtern zu nominieren, können andere Mannschaften, die mehr Kampfrichter haben als unbedingt erforderlich, bitten, deren zusätzliche Kampfrichter als ihre eigenen Kampfrichter zu nominieren.

### 5.9.10 Workshop für Kampfrichter

Der Veranstaltungsausrichter muss mindestens 24 Stunden vor Beginn der Kürwettbewerbe einen Workshop für Kampfrichter abhalten. Dafür sind mindestens 3 Stunden anzusetzen und ein geeigneter Übungsraum o. Ä. bereitzustellen. Sofern möglich, wird dringend empfohlen, mehrere Workshop-Termine anzubieten, um allen Teilnehmern gerecht zu werden. Abweichungen hiervon können durch den Chefkampfrichter genehmigt werden. Die Workshop-Termine müssen allen Kampfrichtern mindestens drei Wochen vor Wettkampfstart mitgeteilt werden.

Die Kampfrichter sollten die Regeln bereits vor dem Start des Workshops gelesen haben. Der Workshop umfasst einen Praxisteil für Übungswertungen. Alle Kampfrichter müssen eine Erklärung unterzeichnen, in der sie bestätigen, die Regeln gelesen und am Workshop teilgenommen zu haben. Ferner erklären sie sich mit ihrer Unterschrift zur Einhaltung der Regeln bereit und stimmen zu, aus der Liste der verfügbaren Kampfrichter gestrichen zu werden, falls ihre Wertungen für Präzision/Fehlerfreiheit Wertungsschwächen erkennen lassen.

## 5.10 Wertungsverfahren

Bei allen Veranstaltungen außer Standard Skill werden die Wertungen der einzelnen Kampfrichter in Punkte umgewandelt, die der Platzierungsfolge der einzelnen Teilnehmer durch diesen Kampfrichter entsprechen. Der Teilnehmer mit der höchsten Wertung erhält 1 Platzierungspunkt, der folgende 2 usw.

**Hinweis:** Die Rangfolgennummer (oder der höchste für einen Teilnehmer zu vergebende Platzierungspunkt) richtet sich nach der Anzahl der in der betreffenden Kategorie angetretenen Teilnehmer. Bei Wertungsgleichstand zwischen zwei oder mehr Teilnehmern wird die entsprechende Gesamtanzahl an verfügbaren Platzierungspunkten zu gleichen Teilen aufgeteilt.

**Beispiel:** 4 von insgesamt 7 Teilnehmern belegen mit gleicher Wertung den 2. Platz. Für den 7. Platz werden 7 Punkte vergeben, für den 6. Platz 6 Punkte und für den 1. Platz 1 Punkt. Für die 4 verbleibenden Teilnehmer werden die restlichen Platzierungspunkte addiert:  $2+3+4+5=14$ . Anschließend wird dieser Wert durch die Anzahl der Teilnehmer (4) dividiert. Jeder von ihnen erhält demnach 3,5 Platzierungspunkte.

### 5.10.1 Streichung der höchsten und niedrigsten Platzierungspunkte

Nachdem die Platzierungspunkte in der oben geschilderten Weise bestimmt wurden, wird der höchste und niedrigste Punktwert für jeden Fahrer gestrichen. Beispiel: Fahrer A hat die Wertungen 1, 2, 1, 3 und 2 erhalten. In diesem Fall wird eine 1 und die 3 gestrichen. Damit verbleiben für Fahrer A die Wertungen 1, 2 und 2, aus denen sich die Gesamtwertung 5 ergibt. Fahrer B hat die Wertungen 2, 2, 2, 2 und 2 erhalten. Nachdem  $2 \times 2$  gestrichen wurde, erhält er als Gesamtwertung  $2 + 2 + 2 = 6$ . Sieger ist derjenige Teilnehmer, der nach Streichung der höchsten und niedrigsten Wertungen über die geringste Gesamtanzahl an Platzierungspunkten verfügt.

### 5.10.2 Gleichstand

Wenn zwei oder mehr Teilnehmer nach dem oben geschilderten Wertungsprozess über denselben Punktestand verfügen, richtet sich die Rangfolge dieser Fahrer nach den Platzierungswerten, die sie für Technik erhalten haben. Dazu wird der Wertungsprozess mit den Technikwertungen für die betreffenden Fahrer mit Punktegleichstand wiederholt. Die höchsten und niedrigsten Platzierungswerte werden dabei wieder gestrichen. Haben die Teilnehmer auch bei ihren Technikwertungen Gleichstand, erhalten alle Teilnehmer mit demselben Punktwert dieselbe Ranglistenplatzierung.

## 5.11 Weltmeister

Bei Unicons sind die Sieger in der Kategorie Expert jeder Veranstaltung die **Weltmeister** dieser Disziplin. Bei den Einzelwettkämpfen werden getrennte Titel für Männer und Frauen vergeben. Die Unicon-Sieger in der Kategorie Jr. Expert sind die **Juniorenweltmeister**.

## 5b Freestyle-Regeln

### 5.12 Einzelkür – Überblick

#### 5.12.1 Mindestvorgaben für Altersklassen

0-14, 15 und höher, Expert. Die Entscheidung, ob sich ein Teilnehmer als Expert oder Jr. Expert anmeldet, ist optional, muss aber im Vorfeld angegeben werden.

#### 5.12.2 Zeitvorgaben

2 Minuten für Fahrer im Alter von 0-14 (außer Jr. Expert), 3 Minuten für alle anderen Altersklassen (außer Expert). Für die Kategorie Jr. Expert gilt ein maximales Zeitlimit von 3 Minuten, für Expert 4 Minuten.

#### 5.12.3 Einräder

Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

#### 5.12.4 Musik und Kostüme

Fließen allesamt in die Wertung ein und müssen bei der Darbietung berücksichtigt werden.

#### 5.12.5 Requisiten und Dekoration

Als **Requisiten** werden alle Gegenstände bezeichnet, die ein Fahrer bei der Darbietung verwendet und technisch einsetzt. (Typische Requisiten sind z. B. Kegel, Band, Reifen usw.) Diese Gegenstände können für Einrad-Tricks genutzt werden, indem der Fahrer z. B. mit dem Einrad seilspringt. Sie können aber auch für Nicht-Einrad-Tricks eingesetzt werden, um die Choreografie zu untermalen und auszubauen (z. B. durch die sorgfältig durchdachte Verwendung eines Huts). Requisiten müssen vom Fahrer präsentiert werden. Es ist nicht zwingend notwendig, dass Requisiten eingesetzt werden. Werden keine Requisiten verwendet, hat dies keinen Punktabzug zur Folge.

**Dekoration:** Im Gegensatz zu Requisiten dient die Dekoration der Präsentation des Fahrers oder der Verdeutlichung des Darbietungsthemas. Dekoration wird vom Fahrer nicht technisch eingesetzt. Beispiele für Dekoration können andere Personen in Kostümen oder auch Hintergrundbilder sein. Da die Dekoration keinen persönlichen Beitrag des Fahrers darstellt, sollte ihre Wirkung bei der Wertung nicht berücksichtigt werden. Hingegen sollte der Einsatz von Dekoration negativ gewertet werden, wenn die Dekoration von der Darbietung des Fahrers ablenkt. Bei Unicon-Veranstaltungen in den Kategorien Junior Expert und Expert dürfen keine

Dekorationsartikel (einschließlich Personen) verwendet werden, die zu groß sind bzw. die der Teilnehmer nicht tragen und/oder selbst aufsetzen oder anbringen kann.

Weder Feuer noch scharfe Gegenstände (z. B. Jongliermesser) dürfen als Requisiten und Dekoration verwendet werden.

### **5.12.6 Wertungsmethode**

Die Punktwertung für die Fahrer ist in die beiden Bereiche Technik und Präsentation unterteilt, von denen jeder 50 % der Gesamtwertung ausmacht. Weitere Informationen finden sich im Abschnitt zur Kürwertung.

### **5.12.7 Maximale Teilnehmeranzahl für Jr. Expert und Expert**

**Außer Unicon:** Die Veranstaltungsausrichter können die Teilnehmeranzahl entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

**Unicon:** Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen pro Kategorie maximal drei Personen bei Einzelküren antreten lassen (d. h. jeweils 3 in der Kategorie Jr. Expert/männl., Jr. Expert/weibl., Expert/männl. und Expert/weibl.). Länder, deren Teilnehmer bei der vorherigen Unicon den ersten, zweiten oder dritten Platz in der Einzelkür belegt haben, dürfen pro Platzierung einen zusätzlichen Teilnehmer in der betreffenden Kategorie stellen. Beispiel: Land A hat bei der letzten Unicon den 1. Platz in der Kategorie Expert/männl. erzielt und darf demnach bei dieser Unicon max. 4 Personen in der Kategorie Expert/männl. antreten lassen. Land B hat bei der letzten Unicon die Plätze 2 und 3 in der Kategorie Jr. Expert/weibl. erzielt und darf entsprechend bei dieser Unicon bis zu 5 Personen in der Kategorie Jr. Expert/weibl. antreten lassen.

### **5.12.8 Methode zur Beschränkung der Teilnehmerzahl bei Unicons**

Ein Land, das mehr Personen antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Teilnehmer anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Einzelkür belegt hat, können diese Personen eine höhere Ranglistenwertung erhalten, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmer gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, kann der bestplatzierte Teilnehmer eine höhere Wertung erhalten. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

## **5.13 Paarkür – Überblick**

### **5.13.1 Mindestvorgaben für Altersklassen**

Altersklasse (jedes Alter), Expert. Jeder Fahrer kann sich nur für eine Gruppe anmelden. Als maßgeblich für die Altersklasse des Paares gilt die Altersgruppe für den älteren der beiden Fahrer. Die Expert-Kategorie wird als „älteste“ Altersklasse behandelt, gefolgt von Jr. Expert und danach allen weiteren Altersgruppen. Die Anmeldung als Expert oder Jr. Expert (sofern verwendet) ist optional, muss aber im Vorfeld vorgenommen werden.

### **5.13.2 Zeitvorgaben**

Wie bei der Einzelkür.

### **5.13.3 Einräder**

Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

### **5.13.4 Musik und Kostüme**

Wie bei der Einzelkür.

### **5.13.5 Requisiten und Dekoration**

Wie bei der Einzelkür.

### **5.13.6 Wertungsmethode**

Wie bei der Einzelkür, 50 % für Technik und 50 % für Präsentation. Bei Paardarbietungen liegt ein besonderer Schwerpunkt auf Teamarbeit, 2-Personen-Übungen usw. (siehe Wertungskriterien).

### **5.13.7 Maximale Teilnehmeranzahl für Jr. Expert und Expert**

**Außer Unicon:** Die Veranstaltungsausrichter können die Teilnehmeranzahl entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

**Unicon:** Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen pro Kategorie maximal drei Paare bei Paarküren antreten lassen (d. h. jeweils 3 in der Kategorie Jr. Expert/Paare und Expert/Paare).

Länder, deren Teilnehmer bei der vorherigen Unicon den ersten, zweiten oder dritten Platz in der Paarkür belegt haben, dürfen pro Platzierung ein zusätzliches Paar in der betreffenden Kategorie stellen. Beispiel: Land A hat bei der letzten Unicon den 1. Platz in der Kategorie Expert/Paare erzielt und darf demnach bei dieser Unicon bis zu 4 Paare in der Kategorie Expert/Paare antreten lassen. Land B hat bei der letzten Unicon die Plätze 2 und 3 in der Kategorie Jr. Expert/Paare erzielt und darf entsprechend bei dieser Unicon bis zu 5 Paare in der Kategorie Jr. Expert/Paare antreten lassen. Besteht ein Paar aus Mitgliedern zweier Länder, muss sich das Team entscheiden, für welches Land es antreten möchte.

### **5.13.8 Methode zur Beschränkung der Teilnehmerzahl bei Unicons**

Ein Land, das mehr Paare antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Paare anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Paarkür belegt hat, können diese Paare eine höhere Ranglistenwertung erhalten, wenn BEIDE Partner aus der vorherigen Unicon noch im Paar vertreten sind, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmerpaare gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, können die bestplatzierten Paare eine höhere Wertung erhalten. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

## **5.14 Gruppenkür – Überblick**

Bei Gruppenküren wird zwischen großen und kleinen Gruppen unterschieden. Jeder Fahrer darf in jeder Kategorie (kleine Gruppe, große Gruppe) nur einmal antreten. Beispiel: Ein Fahrer kann an einer Darbietung mit einer kleinen Gruppe und einer Darbietung mit einer großen Gruppe teilnehmen, nicht aber (ohne Sondergenehmigung) an zwei Darbietungen von zwei kleinen Gruppen.

Ein Fahrer kann jedoch mit entsprechender Genehmigung des Chefkampfrichters an einer zweiten Gruppenkürdarbietung (kleine Gruppe, große Gruppe) teilnehmen, wenn ein anderer Fahrer z. B. aufgrund von Krankheit, Verletzung oder einem anderen Missgeschick ersetzt werden muss.

### **5.14.1 Kleine Gruppe**

Mindestens drei Fahrer, höchstens acht.

### **5.14.2 Große Gruppe**

Mindestens neun Fahrer. Keine Einschränkungen zur Höchstteilnehmerzahl.

### **5.14.3 Mindestvorgaben für Altersklassen**

Keine.

### **5.14.4 Zeitvorgaben**

6 Minuten.

### **5.14.5 Einräder**

Beliebiger Typ und beliebige Anzahl.

### **5.14.6 Musik und Kostüme**

Wie bei der Einzelkür.

### **5.14.7 Requisiten und Dekoration**

Wie bei der Einzelkür.

### **5.14.8 Wertungsmethode**

Wie bei der Einzelkür, aber mit einem zusätzlichen Schwerpunkt auf Teamarbeit und Übungen für mehrere Personen, z. B. das Fahren in Formationen. Auch werden große Unterschiede in der Gruppengröße, den relativen Fertigkeiten und dem relativen Alter der Fahrer in die Wertung mit einbezogen.

### **5.14.9 Maximale Teilnehmeranzahl für Jr. Expert und Expert**

**Außer Unicon:** Die Veranstaltungsausrichter können die Anzahl der kleinen/großen Gruppen entweder entsprechend den unten geregelten Richtlinien begrenzen oder auf eine Beschränkung verzichten.

**Unicon:** Jedes Land kann bei Unicon-Wettkämpfen maximal drei Gruppen in jeder der folgenden Kategorien antreten lassen: Expert (Kleine Gruppe), Jr. Expert (Kleine Gruppe), Expert (Große Gruppe) und Jr. Expert (Große Gruppe).

### **5.14.10 Methode zur Beschränkung der Teilnehmerzahl bei Unicons**

Ein Land, das mehr Gruppen antreten lassen möchte, als ihm zustehen, sollte die endgültigen Teilnehmer nach einem eigenen Auswahlverfahren bestimmen. Empfohlen wird dazu ein beliebiger Wettkampf, der nach den IUF-Kriterien gewertet wird. Kann ein Land keinen Wettkampf abhalten, können die Gruppen anhand einer eigenen Rangliste bestimmt werden. Beispiel: Wenn ein Land bei der letzten Unicon den 1., 2. oder 3. Platz in der Gruppenkür belegt hat, können diese Gruppen eine höhere Ranglistenwertung erhalten, da sie ihrem Land zusätzliche Teilnehmergruppen gesichert haben. Hat ein Land keinen der ersten drei Plätze erzielt, können die bestplatzierten Gruppen eine höhere Wertung erhalten. Nicht alle Mitglieder, die bei der letzten Unicon in der Gruppe vertreten waren, müssen auch Teil einer neuen Gruppe sein. Es wird dringend empfohlen, das Auswahlverfahren mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon abzuschließen. Ist dies einem Land nicht möglich, müssen Auswahlmethode und -plan dem Chefkampfrichter und dem Artistikdirektor mindestens drei Monate vor Beginn der Unicon mitgeteilt werden.

## **5.15 Anmeldefrist**

Bei diesen Veranstaltungen ist eine Anmeldefrist zu beachten, die auf dem Registrierungsformular angegeben sein muss. Ist diese Frist auf dem Formular nicht ausdrücklich genannt, gilt als Stichtermin ein Monat vor dem offiziellen Start der Veranstaltung. Nach diesem Stichtermin dürfen maximal noch zehn Einzelpersonen, zehn Paare und zwei Gruppen angemeldet werden, wenn z. B. aufgrund von Schwierigkeiten bei der Reiseplanung oder aus einem anderen berechtigten Grund, zu dem vorab Auskunft gegeben werden muss, entsprechende Änderungen erforderlich sind. Derartige Mitteilungen sind in der chronologischen Reihenfolge der Antragstellung per E-Mail oder Fax an den Chefkampfrichter und den Veranstaltungsleiter zu richten. Anmeldungen, die weniger als 36 Stunden vor Beginn des jeweiligen Wettkampfs eingehen, werden nicht mehr angenommen. Der Austausch von Paarpartnern innerhalb derselben Kategorie ist bis zu 36 Stunden vor Wettkampfbeginn zulässig. Bis zu 36 Stunden vor Wettkampfbeginn können auch zusätzliche Mitglieder für eine Gruppendarbietung aufgestellt bzw. einzelne Mitglieder zurückgezogen werden.

## **5.16 Größe der Wettkampfflächen**

Die Wettkampffläche bei Kürveranstaltungen muss mindestens 28 m x 15 m groß sein. Die Veranstalter haben den Fahrern zusätzlichen Platz zur Verfügung zu stellen. Veranstalter müssen diese Angaben so frühzeitig wie möglich bekannt geben; für die Organisatoren internationaler Meisterschaften gilt eine Frist von mindestens 3 Monaten vor Veranstaltungsbeginn.

## **5.17 Auftrittsreihenfolge**

Die Reihenfolge der Auftritte für Jr. Experts und Experts in der Einzel-, Paar- und Gruppenkür wird durch offene Auslosung ohne Computer ermittelt. Das Los-/Auswahlverfahren sollte öffentlich und transparent erfolgen, und zwar zu einem vorab angekündigten Zeitpunkt, damit Interessierte anwesend sein können. Die Methode zur Bestimmung der Auftrittsreihenfolge der Altersklassen bleibt dem Artistikdirektor überlassen.



## **5.18 Start der Darbietung**

### **5.18.1 Freestyle**

Wertung, Stoppuhr und „Vorführung“ beginnen zum selben Zeitpunkt. Der Zeitnehmer (Timer) startet die Uhr, sobald die Musik beginnt, oder auf ein entsprechendes Zeichen von den Teilnehmern, je nachdem, was zuerst eintritt. Das Startzeichen kann aus einem Nicken bestehen, einer Armbewegung, einer Verbeugung, einem verbalen Hinweis („Start!“) oder einem beliebigen anderen, klar verständlichen Signal. Ein akustisches Signal (z. B. ein Pfeifton) zeigt an, dass Zeitnahme und Wertung begonnen haben. Alle nicht einradbezogenen Aktivitäten (Tanzfiguren, Posituren, Akrobatikübungen usw.) müssen ebenfalls innerhalb des Zeitlimits für die Wertung ausgeführt werden. Bei jeder Kür ertönt 30 Sekunden vor Zeitablauf ein akustisches Signal. Bei jeder artistischen Veranstaltung wird durch zwei akustische Signale oder ein anderes Signal das Ende der Fahrzeit und der Wertung angezeigt.

## **5.19 Ende der Darbietung**

Die Darbietung endet mit einem Signal des Fahrers (z. B. einer Verbeugung oder einem „Danke“), einem offensichtlichen Schlusspunkt oder bei Ablauf des Zeitlimits. Alle nach Ablauf des Zeitlimits gezeigten Übungen oder Figuren haben keinen Einfluss mehr auf die Wertung.

### **5.19.1 Freestyle**

Ein akustisches Signal zeigt das Ende des vorgesehenen Zeitraums an. Alle nach Ablauf des Zeitlimits gezeigten Figuren oder Darbietungen werden nicht mehr in die Wertung einbezogen. Darbietungen, die über das Zeitlimit hinausgehen, werden mit Punktabzug bestraft. Alle Zeitlimits sind Maximalangaben. Fahrer müssen nicht den gesamten Zeitraum ausnutzen; eine extrem kurze Vorführung kann jedoch schlechter bewertet werden als eine umfangreichere Darbietung. Andererseits kann auch eine langweilige oder künstlich aufgeblähte Vorführung mit vielen Wiederholungen mit einem Punktabzug bestraft werden. Es bleibt jedem Fahrer überlassen, eine möglichst optimale Darbietung auszuarbeiten.

### **5.19.2 Verkündung der Darbietungsdauer**

Nach Abschluss einer Kür gibt der Zeitnehmer (Timer) die tatsächliche Dauer der Vorführung bekannt. Die Zeitangabe kann entweder grafisch angezeigt oder öffentlich verkündet werden. Eine grafische Anzeige muss für die Jury und das Publikum sichtbar sein (z. B. eine elektronische Zeittafel oder ein Vermerk auf einem Whiteboard). Bei einer Zeitüberschreitung kann entweder nur die Maximalzeit angezeigt werden (Beispiel: 4:00 für Expert) oder gar nichts. Bei mündlicher Bekanntgabe sollte die Verkündung der Zeitangabe erfolgen, nachdem die Fahrer abgegangen sind oder ihre Darbietung klar erkennbar abgeschlossen haben. Anders ausgedrückt, es empfiehlt sich abzuwarten, ob ein Fahrer noch einen artistischen Abgang zeigt,

selbst wenn dieser nicht gewertet werden kann. Anschließend sollte die Verkündung erfolgen, etwa nach folgendem Muster: „Die Vorführungsdauer lag bei 2 Minuten und 42 Sekunden.“ Diese Meldung muss ohne Verzögerung erfolgen, da sie einen Wertungsfaktor darstellt. Bei einer Zeitüberschreitung ist keine mündliche Meldung erforderlich.

## **5.20 Optionaler Signalverzicht**

### **5.20.1 Freestyle**

Möglicherweise haben Fahrer eine Darbietung zu einem Musiktitel einstudiert, von dem sie sicher wissen, dass er das zulässige Zeitlimit nicht überschreitet, und möchten während des Auftritts nicht durch die akustischen Signale abgelenkt werden. Bei der Anmeldung können Teilnehmer beim Ansprechpartner für die Fahrer angeben, dass keine akustischen Signale gegeben werden sollen. In diesem Fall entfallen das Startsignal und der Warnton 30 Sekunden vor Ablauf der Zeit. Der Teilnehmer stoppt trotzdem die Zeit und zeigt bei einer Zeitüberschreitung durch das entsprechende akustische Doppelsignal an, dass die zulässige Zeit überschritten wurde.

## **5.21 Abbau/Reinigung**

Eine saubere, trockene Fahrfläche ist im Einradsport von entscheidender Bedeutung. Nach jeder Darbietung muss die Fahrfläche so hinterlassen werden, wie sie vor der Vorführung gewesen ist. Die Fahrer und ihre Helfer müssen alle Requisiten, Einräder und den gesamten Abfall innerhalb von 2 Minuten von der Wettkampffläche entfernen. Der nächste Fahrer kann diesen Zeitraum zum Aufbau nutzen.

## **5.22 Verschmutzte Wettkampffläche**

Fahrer, die bei ihrer Vorführung Requisiten verwenden möchten, durch die die Wettkampffläche erheblich verschmutzt wird, sollten die vorstehende Regel sorgfältig prüfen. Die Entfernung von geplatzten Ballons, Schmutz oder Pulver, Konfetti, Wasser, Torten usw. kann mehr Zeit in Anspruch nehmen als die vorgesehenen 2 Minuten. Vor der Verwendung derartiger Requisiten muss daher eine Sondergenehmigung vom Chefkampfrichter oder Artistikdirektor eingeholt werden. Teilnehmer, die Verschmutzungen verursachen, die sie nicht mehr beseitigen können, können disqualifiziert werden.

## 5c Freestyle-Wertung

Die Jurywertung für Einzel-, Paar- und Gruppenküren ist in 2 Komponenten aufgeteilt, Technik und Präsentation. Qualifizierte Wertungsrichter können nur die Technik oder nur Präsentation werten oder auch beides. Für jeden Bereich geben die Kampfrichter 4 Wertungen ab und zwar in der Bandbreite von 0-10 bzw. 0-15 Punkten, wobei 10 bzw. 15 die Höchstpunktzahl ist. Punkte wie 2.0, 2.2 oder sogar 2.25 sollen helfen, zwischen Fahrern desselben Niveaus zu unterscheiden.

### 5.23 Einzelkür – Technik-Wertung

Der Technikbereich besteht aus 4 Teilen. Jeder Kampfrichter gibt 4 Wertungen ab in einer Skala von 0-10 Punkten oder von 0-15 Punkten wie folgt:

- Anzahl der Einrad-Tricks und der Übergänge (0-10 Punkte)
- Sicherheit und Qualität der Ausführung (0-15 Punkte)
- Schwierigkeit und Dauer (0-15 Punkte)

**Technische Gesamtwertung:** 40 Punkte

#### 5.23.1 Anzahl der Einrad-Tricks und Übergänge

**Anzahl:** Hier werden die Tricks und Übergänge gezählt, die erfolgreich ausgeführt wurden. Übergänge vor und nach dem Trick werden auch gezählt. Wenn es zu einem Abstieg während eines Übergangs kommt, aber nachdem ein Trick erfolgreich ausgeführt wurde, dann wird nur der Trick gezählt und der missglückte Übergang zählt nicht. Kommt es z. B. während des „Stand up gliding“ zu einem Abstieg, dann zählt nur der Übergang ins „Stand up gliding“. Wenn es zu einem Abstieg nach dem „Stand up gliding“ kommt und während des Überganges vom „Stand up gliding“ zum normalen Fahren, dann zählt der vorherige Übergang ins „Stand up“ und das „Stand up gliding“.

Es zählen nur Einrad-Tricks (Definition, siehe Kapitel 1d). Jongliert ein Fahrer zum Beispiel während er pendelt, dann zählt das Pendeln als Einrad-Trick und das Jonglieren wirkt sich in der Interpretation: Requisiten oder anderen Präsentations-Punkten aus. Viele kurze Tricks mit schnellen Übergängen können die Punktzahl erhöhen, senken aber gleichzeitig die Punktzahl im Bezug auf die Dauer der Tricks.

**Variationen:** Im Gegensatz zu den Variationen im Standard Skill werden hier verschiedene Variationen desselben Einrad-Tricks separat gezählt. Die gewählten Tricks sollten zu dem Stil der Vorführung passen, sollten aber exakt dieselben Tricks mehrfach gezeigt werden, so senken diese die Wertung.

Beispiele:

- `Drag seat in front` und `Drag seat in back` werden unabhängig voneinander gezählt.
- Die folgenden Variationen vom `Stand up gliding einbeinig` werden unterschiedlich gezählt:
- Arabesque (das freie Bein wird hinter dem Körper in Hüfthöhe weggestreckt – mind. 90° Winkel)
- Knee hold (eine Hand unterstützt das Knie des freien Beins.)
- Y-character balance (das gestreckte Bein wird mit einer Hand gehalten, während die andere Hand ein Y formt)
- Catch-foot (das freie Bein wird mit einer oder beiden Händen gehalten)
- Biellmann (das freie Bein wird von hinten gegriffen und über den Kopf in die Biellmann Position gezogen)
- Spins mit dem Gesicht nach oben unterscheiden sich von normalen aufrechten Spins.
- Kombinationen aus einmal rotierenden Spins/ Drehungen unterscheiden sich von andauernden Spins.

**Originalität:** Im Freestyle werden neue Tricks weniger gewichtet als beim Flatland. Trotzdem werden Tricks mit einzigartigen Variationen, die komplett neu sind oder neue Ansätze haben, höher gewertet. Die Originalität wird hauptsächlich in der Präsentation gewertet (Abschnitt 5.24).

**Wertungsrichtlinien für die Anzahl der Tricks und Übergänge (Variation und Originalität)**

10	Perfekt/Vollkommen – Kein Platz für mehr Tricks mit beeindruckender Originalität
8	Hervorragend – Gefüllt mit vielen Tricks mit angemessenen Pausen und einer Vielfalt von Tricks und/oder einigen Neuheiten/Originalität
5	Mittleres Level – Durchschnittliche Anzahl von Tricks und Vielfalt von Tricks
2	Geringe Anzahl von Tricks ohne angemessene Vielfalt von Tricks
0	Es gibt keine Einrad-Tricks

**5.23.2 Sicherheit und Qualität der Ausführung**

**Sicherheit** ist die Beherrschung der Tricks, die der Fahrer/die FahrerIn während der vorgeführten Tricks und Übergänge zeigt. Die Körperhaltung sollte Beherrschen und Sicherheit auf dem Einrad ausstrahlen. Wenn der Fahrer bei schwierigen Tricks eine gute Körperhaltung zeigt (Abschnitt 5.24.2), dann sollte die Sicherheit hoch bewertet werden. Sicherheit bei Einrad-Tricks wird ebenso bei der Ausführung der „zusätzlichen Nicht-Einrad-Tricks“ benötigt, wie z. B. Jonglieren, Tanzen und Akrobatik.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, mit denen man die Qualität der Ausführung prüft, wie zum Beispiel Stabilität, Dauer der Tricks, Geschwindigkeit, Synchronisation und flüssige

Ausführung von Übergängen. Die oben genannten Aspekte müssen geprüft, aber nicht gleichmäßig gewichtet werden.

**Dauer:** Wird ein Trick längere Zeit, oder über eine längere Distanz gezeigt, deutet dies auch auf ein hohes Sicherheits- und Schwierigkeitsniveau hin.

**Stabilität:** Hohe Punkte sollten nicht vergeben werden, wenn der Körper gelegentlich unbeabsichtigte Bewegungen macht oder wandernde Drehungen oder wandernde Pirouetten gezeigt werden.

**Geschwindigkeit:** Hier werden hohe Wertungen vergeben, wenn der Fahrer die Geschwindigkeit (schnelle oder langsame) bei Drehungen und Übergängen exzellent kontrolliert.

**Synchronisation:** mit dem Rhythmus der Musik und akkurates Timing sollten hier bei Einzelküren in die Wertung fließen. Viele Punkte erhält die Vorführung bei der die Tricks gut geplant und akkurat ausgeführt werden.

**Fließende Übergänge:** Eine hohe Punktzahl im Bereich Übergänge wird vergeben, wenn der Fahrer direkt von einem Trick in den nächsten übergeht. Eine geringe Punktzahl gibt es für Übergänge, wenn z. B. zunächst Pendeln, Hüpfen, zusätzliches Fahren etc. vorgeht, bevor ein neuer schwieriger Trick gezeigt wird – außer es ist offensichtlich, dass diese Mittel aus choreographischen Gründen zu einem bestimmten Abschnitt der Musik eingesetzt wird, um den schwierigen Trick genau an einer bestimmten Musikstelle anzusetzen.

**Wertungsrichtlinien für Sicherheit und Qualität der Darbietung (Stabilität, Dauer der Tricks, Geschwindigkeit, Synchronisation und fließende Übergänge)**

15	Perfekt/Vollkommen – Keine Möglichkeiten der Verbesserung, kein Kontrollverlust; alle Kriterien sind perfekt
13	Fast perfekt – Beinahe alle Kriterien sind perfekt, ohne dass die Kontrolle verloren wurde
11	Hohes Niveau – Hervorragende Sicherheit und Qualität, aber mit gelegentlichem Kontrollverlust
8	Mittleres Niveau – Alle Kriterien sind durchschnittlich
4	Niedriges Niveau – Alle Kriterien sind niedriger als der Durchschnitt
1	Anfängerniveau – Keine Kriterien sind erfüllt worden

### 5.23.3 Schwierigkeit und Dauer

Hier wird der Schwierigkeitsgrad von hervorragend ausgeführten Tricks, inklusive Übergängen bewertet. Eine hohe Punktzahl erhält eine Kür, die mit einer Vielzahl von Tricks mit hohem Schwierigkeitsgrad angehäuft ist. Eine hohe Punktzahl für diesen Bereich wird nicht gegeben, wenn die Darbietung nur 1 oder 2 hochwertige Tricks enthält. Allgemein gilt:

- Rückwärts ist ein Trick schwieriger als vorwärts.
- „Sattel am Körper“ ist leichter als „Sattel ohne Körperkontakt“.
- Schnelle Drehungen (spins/turns) mit geringem Durchmesser sind schwieriger als langsame Drehungen (spins/turns) mit großem Durchmesser.
- Übergänge ins Stand up mit Hand am Sattel sind leichter, als Übergänge ins Stand up ohne Hand am Sattel.
- Springt man mit beiden Füßen gleichzeitig in Stand up, so ist dieser Übergang schwieriger, als wenn die Füße nacheinander auf die Gabel gestellt werden, um in das Stand up zu gelangen.

Wenn ein Fahrer z. B. während des Pendelns jongliert, dann ist die Schwierigkeit des Pendelns nicht genauso zu bewerten, wie das Pendeln ohne jonglieren. Dasselbe gilt bei Tanz und Akrobatik.

**Dauer:** Wird ein Trick längere Zeit oder über eine längere Distanz gezeigt, deutet dies auf ein hohes Sicherheits- und Schwierigkeitsniveau hin.

### Wertungsrichtlinien für Schwierigkeit und Dauer

15	Ausschließlich schwierige Tricks mit langer Dauer
13	Beinahe alle Tricks sind sehr schwierig mit ausreichender Dauer
10	Viele Tricks von hoher Schwierigkeit, aber die Dauer einiger Tricks ist nur kurz
8	Hauptsächlich durchschnittlicher Schwierigkeitsgrad oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber einige Tricks von kurzer Dauer
6	Hauptsächlich niedriger Durchschnitt oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber viele Tricks von kurzer Dauer
4	Nur 1 oder 2 Tricks mit hohem Schwierigkeitsgrad und/oder viele Tricks von kurzer Dauer
2	OK, die Tricks waren von ausreichender Dauer, die den Ablauf der Kür nicht stören
0	Es wirkte, als ob der Fahrer dauernd fallen würde; viele Wiederholungen der Tricks; durchschnittlich geringer Schwierigkeitsgrad bei der gesamten Darbietung

## 5.24 Einzelkür – Präsentationswertung

Der Präsentationsteil wird bei der Wertung in vier Teile unterteilt. Jeder Kampfrichter gibt vier Wertungen in einer Skala von 0-10 oder 0-15 Punkten wie folgt ab:

- Fehler: Abstiege (0-10 Punkte)
- Choreografie und Haltung (0-15 Punkte)
- Show und Originalität (0-15 Punkte)
- Interpretation (0-10)

**Präsentations-Gesamtwertung:** 50 Punkte

### 5.24.1 Fehler: Abstiege

Eine Kür mit mehr als 8 schwerwiegenden Abstiegen erhält eine niedrige Wertung, weil sie den Ablauf der Kür unterbricht. Eine mittlere Wertung erhält eine Kür, die ungefähr 3 schwerwiegende Abstiege und einige geringfügige Abstiege aufweist. Eine hohe Wertung erhält eine Kür, die keine schwerwiegenden Abstiege und nur einige oder keine geringfügige Abstiege enthält. Kampfrichter müssen in der Lage sein, zwischen geplanten und ungeplanten Abstiegen zu unterscheiden.

**Schwerwiegende Abstiege:** Hierunter versteht man, wenn das Einrad fällt, und/oder eine Hand oder ein anderer Teil des Körpers, als der Fuß oder die Füße des Fahrers, den Boden berühren. Sollte ein Abstieg die Choreografie deutlich negativ beeinflussen, so ist dieser als schwerwiegend zu bewerten.

**Geringfügige Abstiege:** Hierunter versteht man, wenn das Einrad nicht fällt und nur der Fuß oder die Füße den Boden berühren und die Choreografie nicht beeinflusst wird. Falls Kampfrichter nicht zwischen einem geplanten und einem ungeplanten Abstieg unterscheiden können, kann dieser auch als geringfügiger Abstieg gezählt werden.

**Die Punkte können wie folgt errechnet werden:**

$$\begin{aligned} \text{Score} = 10 & \quad - 1,0 \times (\text{Anzahl der schwerwiegenden Abstiege}) \\ & \quad - 0,5 \times (\text{Anzahl der geringfügigen Abstiege}) \end{aligned}$$

### 5.24.2 Choreografie und Haltung

In diesem Wertungsbereich gibt es 4 Teile, Aufbau der Kür, Choreografie, Haltung/ Eleganz und Synchronisation. Die genannten Aspekte müssen alle geprüft, aber nicht gleichmäßig gewichtet werden.

**Aufbau** der Kür: Die Kür ist so angelegt, dass die ganze zur Verfügung stehende Fläche (Präsentations-Wertungsbereich) effektiv genutzt wird. Tricks in Linien und Kreisform werden in Richtung und Länge variiert. Das Timing ist so geplant, dass die erlaubte Zeit ausgenutzt wird. Die Tricks sind so angeordnet, dass eine große Vielfalt vorhanden ist. Der Fahrer fährt nicht einfach von einem Punkt zum nächsten, um den nächsten Trick zu beginnen. Eine hohe Punktzahl wird für eine Kür gegeben, die eine Struktur hat, nämlich einen unverkennbaren Anfang, einen Mittelteil und ein Ende.

**Choreografie:** Hierunter versteht man konzipierte Bewegungsabfolgen und -sequenzen von Armen, Kopf, dem freien Bein und anderen Körperteilen, wobei Bewegung, Form oder beides ausgedrückt werden. Jede Art von Bewegung kann hier gezeigt werden, nicht nur Tanzelemente aus Ballett, Jazz, moderner Tanz, Stepptanz. Auch Pantomime, Akrobatik und Ähnliches kann dargeboten werden. Die Anzahl der Bewegungen wird in der Choreografie bewertet.

**Haltung/Eleganz:** Die Körperhaltung wird genutzt, um die gesamte Stimmung oder das Thema der Kür durch Stellung und Bewegung des Körpers auszudrücken. Kürren mit bewusst eingesetzten Körperhaltungen speziell bei schwierigen Tricks, sollten höhere Punkte erhalten

als Küren, die nur Haltungen und Posen während des normalen Fahrens zeigen. Kampfrichter Wertungsrichter unterscheiden zwischen bewusst eingesetzten und unkontrollierten Bewegungen, die genutzt werden, um die Balance zu halten. Handelt es sich zum Beispiel um eine anmutige ballettähnliche Präsentation, sollte die Körperhaltung anmutig und fließend sein, bei einem technischen bzw. „Street“-Thema sollte dagegen die Körperhaltung diesem Thema angepasst sein. Andere Nicht-Einrad-Tricks wie Tanzen, Mimik, Theater, Jonglieren, Turnen, Musizieren usw. werden bei der Wertung berücksichtigt. Diese Bereiche sollten aber zum Thema der Präsentation passen.

**Synchronisation:** Synchronisation mit dem Rhythmus der Musik und dem präzisen Timing von Körperbewegungen sollen hier bewertet werden. Eine hohe Punktzahl solle bei einer Kür vergeben werden, bei der jeder Teil der Choreografie gut geplant und exakt auf den Punkt ausgeführt wird. Die Qualität der Bewegungen wird in den Wertungsbereichen Haltung/Eleganz und Synchronisation erfasst.

### **Wertungsrichtlinien für den Gesamtbereich Aufbau, Choreografie, Haltung und Synchronisation**

<b>Punkte</b>	<b>Wertungsbeispiele</b>
15	Alle Teile sind perfekt/vollkommen. Die Präsentation ist so angelegt, dass der vorhandene Platz effektiv genutzt wird. Eine große Vielfalt ist vorhanden; die Präsentation ist offensichtlich strukturiert. Die Körperhaltung wird dazu eingesetzt, die Stimmung und das Thema des Stücks zu unterstreichen und nicht nur dazu, die Balance zu sichern.
13	Fast perfekt – Fast alle Kriterien werden berücksichtigt
11	Hohes Niveau – Viel Variation in der Choreografie, Haltung/ Eleganz und Synchronisation sind exzellent
8	Mittleres Level
6	Geringe Vielfalt in der Choreografie. Haltung/Eleganz nur gelegentlich
4	Niedriges Level – Entweder hervorragende Choreografie und keine Haltung/Eleganz oder fantastische Haltung und keine Choreografie
0	Alle Tricks werden auf gleichen Bahnen ausgeführt, Körperhaltung passt nicht zur Darbietung, andere Nicht-Einrad-Tricks

### **5.24.3 Show und Originalität**

In diesem Wertungsbereich gibt es 4 Teile, künstlerischer Ausdruck, Show, Originalität und Gesamteindruck. Diese genannten Aspekte müssen geprüft, aber nicht gleich gewichtet werden.

**Künstlerischer Ausdruck:** Eine gute Freestyle-Darbietung sollte die Wirkung auf das Publikum berücksichtigen. Die Jury beachtet die Fähigkeit des Fahrers, das Thema der Darbietung auszudrücken und das Publikum durch Emotionen oder Unterhaltung zu fesseln.

**Show:** Der Fahrer sollte selbstbewusst mit Blickkontakt zum Publikum und mit entsprechendem Gesichtsausdruck auftreten. Er bezieht das Publikum in seine Darbietung mit ein. Ein geringer Showanteil, wird erreicht, wenn der Fahrer seine Augen ständig niederschlägt,



aufgrund hoher Anspannung kein Lächeln möglich ist, ärgerlich vor sich hinhurmelt, wenn etwas nicht gelingt und wenn offensichtlich kein „Draht zum Publikum“ vorhanden ist.

**Originalität:** Die Kampfrichter bewerten die erfinderischen Elemente der Kür als Ganzes. Hohe Punkte gibt es für eine einzigartige Darbietung, oder eine Darbietung, die einzigartige Elemente enthält. Hohe Punkte werden einer Darbietung zuerkannt, wenn deren neue Ansätze die weitere Entwicklung des Freestyles fördern.

**Gesamteindruck:** Eine hohe Punktzahl soll einer Darbietung zuerkannt werden, die in jeglicher Hinsicht von Anfang bis zum Ende attraktiv ist, sowohl für den Kampfrichter als auch für das Publikum.

**Wertungsrichtlinien für den Gesamtbereich Show und Originalität (Ausdruck, Show, Originalität, Gesamteindruck)**

Punkte	Wertungsbeispiele
15	Perfekt – Alle Kriterien sind berücksichtigt. Das Publikum ist begeistert.
13	Fast perfekt – Beinahe alle Kriterien sind berücksichtigt
11	Hohes Level – Viele Kriterien sind hervorragend
8	Mittleres Level
6	Manche Kriterien sind nicht hervorragend
4	Niedriges Level – Die meisten Kriterien werden nicht erfüllt
0	Alle Geraden oder Kreise mit stationären Tricks werden auf der gleichen Stelle ausgeführt, Körperhaltung passt nicht zur Darbietung, andere Nicht-Einrad-Tricks

**5.24.4 Interpretation: Kostüm, Musik und Requisiten**

Hierunter versteht man, wie Tricks, Musik, Requisiten (falls eingesetzt) und Haltung während der ganzen Darbietung zusammenwirken. Falls ein Teil entfiel, würde die gesamte Darbietung leiden. Die Elemente sollen stimmig sein und bewertet wird, wie gut die Elemente als Gesamteindruck zueinander passen.

**Kostüm:** Dieses muss so gewählt sein, dass es die Darbietung unterstreicht und nicht störend bei der Ausführung der Tricks ist. Wenn Kostüme so gewählt sind, dass es zunächst erscheint, als würden sie den Teilnehmer behindern, es diesem aber gelingt, die gesamte Aufführung mit dem Kostüm erfolgreich darzustellen, sollte der Teilnehmer nicht dafür mit Punktabzug bestraft werden sondern im Gegenteil dafür extra Punkte bekommen.

**Musik:** Die Kampfrichter achten darauf, dass die Musik so gewählt ist, dass sie zu der Kür passt. Die Tricks sollen so gewählt sein, dass sie zur Stimmung und zum Tempo der Musik passen. Musik, die ausschließlich als Hintergrundmusik gewählt wird oder nicht zu der Gesamtdarstellung passt, wird als schlechte Wahl bewertet. Bei einer Kür, die mit hoher Punktzahl bewertet wird, achtet der Fahrer auf Stimmung, Rhythmus, Thema oder Wechsel in der Musikart. Wenn die Musik über die erlaubte Zeit hinausgeht, ist der Fahrer mit Punktabzug zu bestrafen.

**Requisiten:** Wenn ein Einrad zu etwas Anderem als für einen Einrad-Trick (Handstand auf dem Einrad, während sich das Einrad auf dem Boden befindet; auf dem Rahmen springen, während das Einrad praktisch ganz auf dem Boden liegt) eingesetzt wird, ist dieses als Requisite anzusehen. Andere Requisiten können entfernbare Teile von Kostümen sein (Hüte, Kleider usw.), Gegenstände, die dazu verwendet werden, eine Szene darzustellen, oder eine Person. Bitte beachten, dass es um den *Einsatz* der Requisiten geht. Die Punktzahl wird nicht für die Requisiten gegeben sondern für den Effekt, den sie bewirken. Die Kampfrichter achten nicht auf die Requisiten an sich, sondern darauf, wie sie eingesetzt werden. Es ist nicht zwingend notwendig, dass Requisiten eingesetzt werden. Werden keine Requisiten verwendet, hat dies keinen Punktabzug zur Folge. Anders als Requisiten sollten Dekorationsartikel nicht in die Wertung einfließen. Bei der Wertung von Requisiten und Dekoration gelten die Definitionen aus Abschnitt 5.12.5.

**Haltung/Eleganz:** Die Körperhaltung wird genutzt, um die gesamte Stimmung oder das Thema der Kür durch Stellung und Bewegung des Körpers auszudrücken. Kürren mit bewusst eingesetzten Körperhaltungen speziell bei schwierigen Tricks, sollten höhere Punkte erhalten als Kürren, die nur Haltungen und Posen während des normalen Fahrens zeigen. Kampfrichter unterscheiden zwischen bewusst eingesetzten und unkontrollierten Bewegungen, die genutzt werden, um die Balance zu halten. Handelt es sich zum Beispiel um eine anmutige ballettähnliche Präsentation, sollte die Körperhaltung anmutig und fließend sein, bei einem technischen bzw. „Street“-Thema sollte dagegen die Körperhaltung diesem Thema angepasst sein. Andere Nicht-Einrad-Tricks wie Tanzen, Mimik, Theater, Jonglieren, Turnen, Musizieren usw. werden bei der Wertung berücksichtigt. Diese Bereiche sollten aber zum Thema der Präsentation passen.

**Wertungsrichtlinien (Kostüm, Musik, Requisiten, falls eingesetzt, Haltung)**

Punkte	Wertungsbeispiele
10	Die Darstellung ist komplett. Das Fehlen eines Teils würde die gesamte Darbietung ruinieren.
8	Die Darstellung ist schön – Es gibt aber Möglichkeiten zur Verbesserung.
6	Wenn Requisiten verwendet werden, nur drei der vier Elemente harmonieren, um das Thema darzustellen und offensichtlich eins fehlt oder schlecht ausgeführt wird. Wenn keine Requisiten verwendet werden, nur zwei der drei Elemente miteinander harmonieren.
2	Ein Teil der Darbietung wirkt harmonisch, aber einige Elemente passen nicht zu einander (Musik passt nicht, Kostümwahl passt nicht, Requisiten wirken behäbig oder Tricks passen nicht zur Musik)
0	Die Darbietung wirkt irgendwie zusammengewürfelt, ohne über die gesamte Präsentation nachgedacht zu haben.

**5.25 Paarkür – Zusätzliche Wertungskriterien**

Bei Paarküren müssen die Kampfrichter die Präsentation von zwei Einradfahrern beachten. Alle Wertungskriterien und Wertungsrichtlinien für Einzelkürren gelten, es müssen aber die zusätzlichen unten angegebenen Faktoren berücksichtigt werden. Einzige Ausnahme ist die

Wertungsrichtlinie für Schwierigkeit und Dauer, die bei Paaren wie unter Abschnitt 5.25.3 beschrieben bewertet wird.

### **5.25.1 Paarkür: Anzahl der Einrad-Tricks und Übergänge**

Die Anzahl der Tricks soll für jeden Fahrer gesondert gezählt werden. Wenn ein Fahrer nicht Einrad fährt und einen „Nicht-Einrad-Trick“ ausführt, während der andere Fahrer einen Einrad-Trick ausführt, dann wird nur der eine Trick des Fahrers gezählt.

„**Doubles**“: Von Doubles spricht man, wenn zwei Fahrer auf einem Einrad fahren. In diesem Fall wird die Anzahl so gezählt, als wenn es sich hier um einen einzelnen Fahrer handelt.

### **5.25.2 Paarkür: Sicherheit und Qualität der Ausführung**

**Synchronisation:** Die zeitliche Synchronisation beider Fahrer wird hier bewertet. Hohe Punktzahlen werden vergeben für eine Kür, bei der alle Tricks zeitlich gut geplant und akkurat gefahren werden. Auch wenn die Fahrer nicht den gleichen Trick oder die gleiche Bewegung zur selben Zeit als Paar durchführen, kann die Synchronisation an dem Rhythmus der Musik gemessen werden, ähnlich wie bei Einzelküren.

Die gleichen Regeln und Bewertungstabellen wie für Einzelküren finden hier Anwendung.

### **5.25.3 Paarkür: Schwierigkeit und Dauer**

Der Schwierigkeitsgrad bei einer Präsentation von mehreren Personen ist dahingehend zu bewerten, dass der Schwierigkeitsgrad bewertet wird, den das Paar als Ganzes zeigt, und nicht nach dem Schwierigkeitsgrad, den eine der Personen zeigt. Wenn die Fähigkeit des einen Fahrers viel höher ist als die des Anderen, müssen die Kampfrichter die Benotung für den Bereich Schwierigkeiten irgendwo im Mittelleistungsbereich beider Fahrer festlegen. Die Anzahl der Tricks soll für jeden Fahrer einzeln gezählt werden. Wenn einer der Fahrer nicht Einrad fährt und einen Nicht-Einrad-Trick ausführt, während der andere Fahrer Einrad-Tricks zeigt, wird nur ein Trick gezählt. Ein Trick bei dem sich die Fahrer offensichtlich gegenseitig stützen, wird geringer bewertet als der gleiche Trick, wenn er offensichtlich unabhängig vom Anderen gleichzeitig dargeboten wird. Die Kampfrichter müssen in der Lage sein zu unterscheiden, ob es sich um „Stützen“ oder „Künstlerischen Kontakt“ handelt. Fahrer, die sich an den Händen halten, müssen sich nicht unbedingt stützen, aber wenn diese ineinander verschränkt sind, stützen sie sich möglicherweise.

**Achtung:** Einige Tricks können schwieriger sein, wenn sich die Fahrer an den Händen halten, z. B. beim Einbeinfahren.

„**Doubles**“: Von Doubles spricht man, wenn zwei Einradfahrer auf einem Einrad fahren. In diesem Fall wird die Anzahl so gezählt, als wenn es sich hier um einen einzelnen Fahrer handelt. Einige Fahrer setzen verbunden mit Kraft und Hebungen viele solcher „Doubles“ ein. Andere Fahrer setzen dies Mittel überhaupt nicht ein. Wie soll man es vergleichen? Es ist daran zu denken, dass die Fertigkeiten beider Fahrer bewertet werden. Wenn der „obere“ Fahrer nicht

viele Einrad-Tricks zeigt, während er fährt, müssen das die Kampfrichter beachten und die Bewertungen unter dem Punkt Schwierigkeiten entsprechend anpassen. Wenn der „obere“ Fahrer gar nicht fährt, kann man argumentieren, dass es sich hier nicht um eine Paarkür handelt, und deshalb einen entsprechend hohen Punktabzug vornehmen. Diese „Double“-Aufführungen sind schwierig für beide Fahrer, aber man muss abwägen zwischen „Doubles“ und herkömmlicher Paarkür.

### Wertungsrichtlinien für Paarkür: Schwierigkeit und Dauer

Score	Wertungsbeispiel
15	Ausschließlich schwierige Tricks von langer Dauer. Beide Fahrer verfügen über gleich hohe Fertigkeiten.
13	Beinahe alle Tricks sind von hoher Schwierigkeit mit ausreichender Dauer.
10	Viele Tricks sind von hoher Schwierigkeit, aber die Dauer einiger Tricks ist nur kurz.
8	Hauptsächlich durchschnittlicher Schwierigkeitsgrad oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber einige Tricks sind von kurzer Dauer.
6	Hauptsächlich niedriger Durchschnitt oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber viele Tricks sind von kurzer Dauer ODER ein Fahrer verfügt über hohe Fertigkeiten und der andere Fahrer nicht.
4	Nur 1 oder 2 Tricks sind von hohem Niveau und/oder viele Tricks sind von kurzer Dauer.
2	OK, die Tricks sind von ausreichender Dauer, die den Ablauf der Kür nicht stören.
0	Es wirkt, als ob die Fahrer dauernd fallen würden; viele Wiederholungen der Tricks und durchschnittlich geringer Schwierigkeitsgrad bei der gesamten Darbietung.

#### 5.25.4 Paarkür: Choreografie und Haltung

Zusätzlich zu der Beschreibung Einzelküren (Abschnitt 5.23) müssen die Kampfrichter hier auf Teamwork und Zusammenspiel achten. Wirken die Fahrer wie ein Team, oder fahren sie zur selben Musik getrennt voneinander in ihrer eigenen Welt?

#### 5.26 Gruppenkür – Zusätzliche Wertungskriterien

Alle Wertungskriterien und Wertungsrichtlinien für Einzel- und Paarküren gelten, es müssen aber die zusätzlichen unten angegebenen Faktoren berücksichtigt werden. Ausnahmen sind die Wertungsrichtlinien, die in Abschnitt 5.26.3 und 5.26.4 angegeben sind. Eine Gruppe mit mehreren Fahrern hat mehr Optionen, was und wie etwas präsentiert werden kann. Die Fahrer können alle dieselben Fertigkeiten haben oder sehr unterschiedliche. Einige Gruppen werden größer sein als andere. All dies muss bei der Bewertung von Gruppen berücksichtigt werden.

### **5.26.1 Gruppenkür: Anzahl der Einrad-Tricks und Übergänge**

Gezählt wird die ungefähre Anzahl der Einrad-Tricks für alle Mitglieder der Gruppe. Die Anzahl der Tricks sollte gewichtet werden nach Anzahl der Mitglieder in der Gruppe. Wenn einige Fahrer nicht Einrad fahren oder einen Nicht-Einrad-Trick ausführen während die anderen Fahrer Einrad-Tricks zeigen, dann muss der Wert entsprechend reduziert werden.

### **5.26.2 Gruppenkür: Sicherheit und Qualität der Ausführung**

**Synchronisation:** Die zeitliche Synchronisation aller Fahrer wird hier bewertet. Hohe Punktzahlen werden vergeben für eine Kür, bei der alle Tricks zeitlich gut geplant und akkurat gefahren werden. Auch wenn einige Fahrer der Gruppe nicht den gleichen Trick oder die gleiche Bewegung zur selben Zeit ausführen wie die anderen Fahrer der Gruppe, kann die Synchronisation an dem Rhythmus der Musik gemessen werden, ähnlich wie bei Einzelküren.

**Sicherheit** ist die Beherrschung der Tricks, die die Fahrer während der vorgeführten Tricks und Übergänge zeigt. Die Körperhaltung sollte Beherrschen und Sicherheit auf dem Einrad ausstrahlen. Wird ein Trick längere Zeit oder über eine längere Distanz gezeigt, deutet dies auch auf ein hohes Sicherheitsniveau hin. Wird ein Trick mehrfach gezeigt, kann dies die Punktzahl für Sicherheit erhöhen, wird aber Punktzahl im Bereich Variationen und Schwierigkeitsgrad senken. Wenn die Fahrer der Gruppe bei schwierigen Tricks eine gute Körperhaltung zeigen (Abschnitt 5.24.2), dann sollte die Sicherheit hoch bewertet werden.

### **5.26.3 Gruppenkür: Schwierigkeit und Dauer**

Wie bei der Paarkür müssen die Kampfrichter zu einer Schwierigkeitswertung finden, die einer Gruppe von Fahrern mit stark unterschiedlichem Niveau gerecht wird. Höchste Schwierigkeiten, die nur von einem einzigen Fahrer gezeigt werden, können die Schwierigkeitswertung nicht auf oberstes Niveau heben. Hohe Wertungen sollen nicht vergeben werden, wenn nur ein oder zwei der gezeigten Übungen ein hohes Niveau haben, selbst wenn sie von allen Fahrern ausgeführt werden, oder im Falle von Übungen derselben Art mit geringen Variationen. Alle Fahrer der Kür müssen effektiv eingesetzt werden. Das bedeutet, falls einzelne Fahrer Anfängerniveau haben, können sie trotzdem Kreise fahren, Fahnen tragen, von anderen Fahrern getragen werden, etc. Fahrer sollen nicht an der Seite stehen müssen.

**Kleine gegenüber großen Gruppen:** Einige Gruppen werden deutlich kleiner oder größer sein als andere. Die Kampfrichter müssen dies in ihren Entscheidungen berücksichtigen. Große Gruppen werden eher in Formationen fahren und Muster zeigen, während kleinere Gruppen sich auf schwierigere Übungen konzentrieren werden. Bei so vielen Möglichkeiten müssen die Kampfrichter viele verschiedene Faktoren vergleichen, um zu einem angemessenen Urteil zu gelangen. Eine große Anzahl von Fahrern alleine soll nicht zu einer hohen Schwierigkeitswertung führen, ebenso wenig wie ein paar wenige schwierige Übungen, die von einer kleinen Gruppe gezeigt werden. Die Kampfrichter müssen die Gruppengröße als Teil der gesamten Kür betrachten, einschließlich der Vorteile und Einschränkungen im Hinblick auf die gezeigten Übungen, die die Gruppengröße mit sich bringt.

Der **Schwierigkeitsgrad** gilt für erfolgreich gezeigte Übungen. Hohe Wertungen belohnen Küren, die mit vielen unterschiedlichen Übungen gefüllt sind. Nur „Einrad-Tricks“ werden gewertet. Nicht-Einrad-Tricks beeinflussen nur die Präsentationswertung. Tanzen, Jonglieren und andere Nicht-Einrad-Tricks können nur die Präsentationswertung verbessern, haben aber keinen Einfluss auf die Schwierigkeitswertung.

### Wertungsrichtlinien für Gruppenkür: Schwierigkeit und Dauer

Score	Wertungsbeispiel
15	Ausschließlich schwierige Tricks von langer Dauer. Alle Fahrer verfügen über die gleich hohen Fertigkeiten.
13	Beinahe alle Tricks sind von hoher Schwierigkeit mit ausreichender Dauer.
10	Viele Tricks sind von hoher Schwierigkeit, aber die Dauer einiger Tricks ist nur kurz.
8	Hauptsächlich durchschnittlicher Schwierigkeitsgrad oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber einige Tricks sind von kurzer Dauer. Nicht alle Fahrer verfügen über die gleich hohen Fertigkeiten.
6	Hauptsächlich niedriger Durchschnitt oder höherer Schwierigkeitsgrad, aber viele Tricks sind von kurzer Dauer.
4	Nur ein oder zwei Tricks sind von hohem Niveau, gezeigt von wenigen Fahrern und/oder viele Tricks von kurzer Dauer.
2	Ok und die Tricks sind ausreichend lange gezeigt, ohne den Fluss der Kür zu beeinträchtigen.
0	Wirkt wie ständiges Stürzen; viele Wiederholungen der Tricks; geringe Schwierigkeit im Durchschnitt über die gesamte Kür.

#### 5.26.4 Gruppenkür: Abstiege

**Schwerwiegende Abstiege:** Hierunter versteht man, wenn das Einrad fällt und/oder eine Hand oder ein anderer Teil des Körpers als der Fuß oder die Füße des Fahrers den Boden berührt. Sollte ein Abstieg die Choreografie deutlich negativ beeinflussen, so ist dieser als schwerwiegend zu bewerten.

**Geringfügige Abstiege:** Hierunter versteht man, wenn das Einrad nicht fällt und nur der Fuß oder die Füße den Boden berühren und die Choreografie nicht beeinflusst wird. Falls Kampfrichter nicht zwischen einem geplanten und einem ungeplanten Abstieg unterscheiden können, kann dieser auch als geringfügiger Abstieg gezählt werden.

#### Die Punkte können wie folgt errechnet werden:

$$\begin{aligned} \text{Fehler-Score} &= 10 && - 0,5 \times (\text{Anzahl der schwerwiegenden Abstiege}) \\ &&& - 0,25 \times (\text{Anzahl der geringfügigen Abstiege}) \end{aligned}$$

Die oben angegebenen Punkte müssen unter Verwendung einer Berechnungsformel im Verhältnis zu der Anzahl der Fahrer in der Gruppe errechnet werden. Kampfrichter müssen in

der Lage sein, zwischen geplanten und ungeplanten Abstiegen zu unterscheiden. Die Anzahl der Abstiege sollte nach Anzahl der Mitglieder der Gruppe gewichtet werden. Dazu wird folgende Formel verwendet:

Endgültige Abstiegswertung =  $10 \times (1 - \text{Fehlerwertung} / \text{Anzahl der Fahrer})$ . Dieser Wert kann nicht kleiner als 0 sein.

### **Bekannte Methoden zur Wertung von Fehlern und Feldbegrenzungsverstößen:**

1. Jeder Kampfrichter für Präsentation ist dafür verantwortlich, die Fehler und Fahrer zu zählen.
2. Jeder Kampfrichter für Präsentation erhält einen zusätzlichen Zähler zur Seite, der neben dem Kampfrichter sitzt und die Fehler und Fahrer zählt.
3. Fehlerzähler: 4 Zähler sitzen am Rand der Wettkampffläche. Jeder von ihnen zählt die Fehler und Fahrer. Die endgültige Abstiegswertung berechnet sich aus dem Durchschnittswert ihrer Zählergebnisse.

### **5.26.5 Gruppenkür: Choreografie und Haltung**

Zusätzlich zu der Beschreibung Einzelküren (Abschnitt 5.24.2) müssen die Kampfrichter hier auf Teamwork und Zusammenspiel achten. Wissen alle Fahrer, an welcher Position sie sein sollten, sehen sie mehr aus, als ob sie nur kreuz und quer fahren, statt zusammen zu wirken? Wenn ein Fahrer fällt, helfen die anderen ihm/ihr hoch etc.

Die Kampfrichter achten darauf, dass die Fahrfläche gleichmäßig ausgenutzt wird und alle Fahrer effektiv eingesetzt werden.

## **5d Standard Skill-Regeln**

Diese Regeln sind Richtlinien, nach denen die Wettbewerbe im Standard Skill ausgetragen werden. Gegebenenfalls können die Umstände es erfordern, dass die Regeln nicht genau befolgt werden. Dies gilt aber nur für nebensächliche Details, nicht für generelle Regeln. Müsste zum Beispiel die Fahrfläche wegen der Beschaffenheit der gegebenen Halle geringfügig kleiner sein als erforderlich, so kann das Kampfgericht durch Mehrheitsbeschluss darüber befinden. Alle beschlossenen Abweichungen von den gegebenen Regeln müssen allen Teilnehmern bereits vor dem Wettbewerb bekannt sein. In allen möglichen Situationen, für die die Regeln keine Lösung bieten, soll durch den Obmann (Chief Judge) oder durch Mehrheitsbeschluss in einer Versammlung aller Kampfrichter für den betreffenden Wettbewerb unter Vorsitz des Obmannes (Chief Judge) eine Lösung gefunden werden.

### **5.27 Standard Skill/Einzel – Überblick**

#### **5.27.1 Mindestvorgaben für Altersklassen**

0-14, 15 und höher. Die Teilnehmer mit den besten Gesamtwertungen erreichen den Rang eines Experts.

#### **5.27.2 Zeitvorgaben**

3 Minuten (altersunabhängig).

#### **5.27.3 Einrad**

Nur ein Standard-Einrad (siehe Definition). Keine Bremsen oder Lenker. Keine Einschränkungen für Radgrößen oder Kurbellängen.

#### **5.27.4 Musik**

Die Musik wird nicht bewertet. Hintergrundmusik kann bei den Darbietungen gestellt werden; alternativ können die Teilnehmer auch ihre eigene Musik mitbringen bzw. auf entsprechenden Wunsch ganz auf Musik verzichten. Siehe auch Abschnitt 5.6.

#### **5.27.5 Kostüme und Requisiten**

Die Kleidung hat keinen Einfluss auf die Wertung. Die Fahrer werden ermuntert, in der Uniform ihres Nationalteams oder Clubs anzutreten oder Kleidung zu tragen, die ihr Team, ihre Gruppe oder ihr Land kennzeichnet. Requisiten sind nicht erlaubt.



## **5.27.6 Wertungsmethode**

Die Fahrer werden ausschließlich nach der Ausführungsqualität der von ihnen gewählten Übungen beurteilt. Jede Figur ist mit einem bestimmten, festen Punktwert verbunden. Die Kampfrichter ziehen Punkte für Fehler wie Abstiege, mangelhafte Form, falsche Reihenfolge der Figuren usw. ab.

## **5.27.7 Auszuführende Übungen**

Verwendet werden dürfen nur Übungen, die in der von der IUF herausgegebenen Liste der Standard Skills aufgeführt sind. Die entsprechenden Methoden zur Ausführung dieser Skills sind im Beschreibungsteil dieser Liste genannt. Sollten Abbildungen einzelner Figuren von der zugehörigen Beschreibung abweichen, gelten die Beschreibungen vorrangig.

## **5.28 Standard Skill/Gruppe – Überblick**

Diese Veranstaltung ähnelt der für Standard Skill/Einzel, wobei Teams aus vier Personen beliebigen Geschlechts auf Standard-Einrädern gegeneinander antreten. Die Regeln werden separat veröffentlicht. Diese Veranstaltung wird nach dem Ermessen des jeweiligen Ausrichters angeboten.

## **5.29 Start der Darbietung**

### **5.29.1 Standard Skill**

Die Wertung beginnt, sobald der Zeitnehmer mit einem einsekündigen Pfeifton den Start der dreiminütigen Darbietung anzeigt oder ein vorab vereinbarter Musiktitel beginnt; die Stoppuhr wird unmittelbar nach dem einsekündigen Pfeifton oder Musikbeginn gestartet. Der Fahrer muss sich bei Beginn innerhalb der Begrenzung befinden, allerdings nicht zwingend auf dem Einrad. Falls sich der Fahrer entschließt, für einen halben Punkt Abzug die Begrenzung zu überschreiten oder zu überfahren, darf dies erst nach dem einsekündigen Pfeifton oder Musikbeginn geschehen. Nach Ablauf jeder Minute ertönen akustische Signale; hierauf kann ggf. verzichtet werden, wie in Abschnitt 5.31 erläutert. Ein letztes akustisches Signal zeigt das Ende des für die Darbietung vorgesehenen 3-Minuten-Zeitraums an.

## **5.30 Ende der Darbietung**

### **5.30.1 Standard Skill**

Standard Skill-Figuren, die bei Zeitablauf noch nicht vollständig ausgeführt sind, werden nur so weit gezählt, wie sie noch innerhalb der regulären Zeit lagen (siehe Abschnitt 5.40.3). War die Figur erst zu weniger als 50 % abgeschlossen, wird sie mit 100 % abgewertet. Bei einem Anteil

zwischen 50 % und 100 % werden 50 % abgewertet. Figuren, die gar nicht ausgeführt wurden, erhalten 100 % Abwertung.

## **5.31 Optionaler Signalverzicht**

### **5.31.1 Standard Skill**

Fahrer, die eigene Musik verwenden und akustische Signale nutzen möchten, müssen dies bei der Anmeldung gegenüber dem Ansprechpartner für die Fahrer äußern. Verwendet ein Fahrer keine eigene Musik, werden automatisch akustische Signale verwendet, es sei denn, der Fahrer hat bei der Anmeldung gegenüber dem Ansprechpartner für Fahrer verlangt, dass keine akustischen Signale gegeben werden sollen. In diesem Fall entfallen das Startsignal und die Signale nach Ablauf der 1. und 2. Minute. Der Zeitnehmer stoppt in jedem Fall trotzdem die Zeit und zeigt bei einer Zeitüberschreitung durch das entsprechende akustische Doppelsignal an, dass die zulässige Zeit überschritten wurde.

## **5.32 Fahrflächenmarkierungen und Ausführungsarten von Übungen**

Siehe Zeichnung. Die Fahrfläche muss ein einwandfreies Fahren erlauben. Sie muss ausreichend beleuchtet sein. Ein Vertreter der IUF überprüft, ob die Fläche den Erfordernissen entspricht, und erklärt sie für befahrbar. Der Boden muss sauber, eben und glatt sein und darf nicht rutschig sein. Ein Wettbewerb kann auch auf einer Fahrfläche stattfinden, die nicht für befahrbar erklärt worden ist. Allerdings müssen die Ergebnisse eines solchen Wettbewerbs nach Untersuchung durch das Regel-Komitee (Rules Committee) von der IUF nicht unbedingt offiziell anerkannt werden.

### **5.32.1 Fahrflächenbegrenzungen**

Bei internationalen Wettbewerben muss die Fahrfläche 11 m x 14 m groß sein. Wenn der zur Verfügung stehende Platz hierfür nicht ausreicht, darf die Fahrfläche bei allen übrigen Wettbewerben auch kleiner sein, jedoch nicht kleiner als 9 m x 12 m. Alle Linien, einschließlich der Fahrflächenbegrenzung, müssen eindeutig markiert und mindestens 3 cm breit sein.

- a.** Innenkreis (center circle, 50 cm Durchmesser)
- b.** Lange Seite der Fahrfläche (an dieser Seite sitzt das Kampfgericht)
- c.** Kurze Seite der Fahrfläche
- d.** Mittelkreis (inner circle, 4 m Durchmesser) für Runden
- e.** Außenkreis (outer circle, 8 m Durchmesser) für Geraden und Achten
- f.** Viertel- und Diagonalmarken am Mittelkreis (quarter/diagonal circle marks, je ca. 1 m Länge) auf den 4 m- und 8 m-Kreisen. Die Diagonalen werden von Ecke zu Ecke der Fahrflächenbegrenzungen markiert.

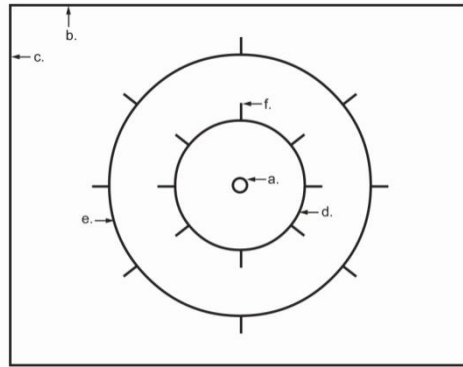


Abb. 5d 1: Fahrflächenbegrenzungen

### 5.32.2 Gerade

Geraden, Runden, und Achten dürfen in beliebiger Richtung gefahren werden. Die Übung beginnt außerhalb des Außenkreises, schneidet den Innenkreis und endet außerhalb des Außenkreises. Der Fahrer muss für die Übung in Stellung sein, bevor die Nabe die äußere Kante der Linie kreuzt. Für Dragseat-Übungen, bei denen der Sattel vorne in Fahrtrichtung ist, muss der Fahrer in Stellung sein, bevor der Sattel die äußere Kante der Linie kreuzt. Die Gerade soll so gradlinig wie möglich sein. Runden und Achten dürfen an jedem beliebigen Punkt begonnen werden, solange der Fahrer am Ende der Übung den Ausgangspunkt ein zweites Mal überfährt und damit die Übung vollendet.

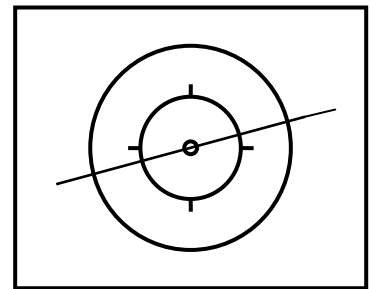


Abb. 5d 2: Gerade

### 5.32.3 Kreis

Runden werden außerhalb des 4 m-Kreises gefahren. Überfährt ein Fahrer während einer Übung den Mittelkreis, muss die Übung vollständig wiederholt werden von dem Punkt an, an dem der Fahrer sich wieder außerhalb des Kreises befindet. Das Überfahren des Außenkreises macht die Übung nicht ungültig. Runden sollten so gleichmäßig wie möglich sein.

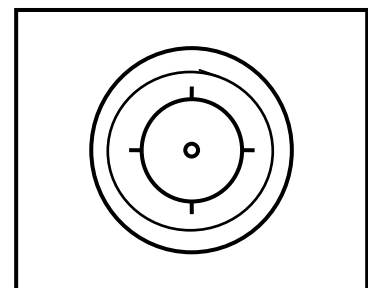


Abb. 5d 3: Kreis

### 5.32.4 Acht

Die Acht kann an jedem Punkt gestartet werden und in jede Richtung gehen, solange der Fahrer die Übung durch Überqueren des Ausgangspunktes beendet. Die beiden Hälften der Acht müssen kreisförmig sein, wobei der Durchmesser beider Teilkreise 4 m nicht unterschreiten darf. Die Mitte der Acht muss im Innenkreis liegen, die Enden der Achten liegen außerhalb des Außenkreises. Die beiden Teilkreise müssen gleich groß sein. Achten können in beliebiger Richtung gefahren werden.

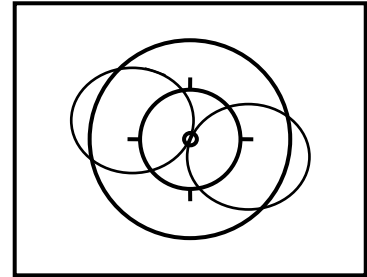


Abb. 5d 4: Acht

## 5.33 Aufstiege, Übergänge, Axis, Single und Counted Short Skills

Diese so genannten „non-riding skills“ können überall auf der Fahrfläche ausgeführt werden, sofern in der Beschreibung nicht anders angegeben.

## 5.34 Körperhaltung

Wenn nicht anders angegeben, muss jede Übung aufrecht sitzend und mit gestreckten, waagrecht gehaltenen Armen gezeigt werden. Die Hände sind flach, die Handflächen zeigen nach unten, und die Finger sind zusammen. Die Arme müssen nicht exakt nach den Seiten ausgestreckt sein. Solange sie gestreckt und waagrecht sind, dürfen sie in jede Richtung zeigen.

## 5.35 Abstiege

Alle Abstiege müssen kontrolliert erfolgen, auch am Ende der Übungsabfolge. Ein Abstieg ist kontrolliert (beabsichtigt), wenn der Fahrer zum Stillstand kommt und vom Einrad abstiegt. Alle anderen Abstiege werden als unbeabsichtigt gewertet. Ein Abstieg liegt immer dann vor, wenn ein Fahrer den Boden berührt, außer bei Übungen, die dies erfordern, oder wenn ein Fuß auf dem Pedal den Boden berührt. Der Abstieg am Ende einer Übungsabfolge hat in einer sportlichen Art zu erfolgen. Tut ein Fahrer dies nicht, wird hier eine Welle für einen unsicheren Abgang abgewertet.

## 5.36 Fremde Hilfe

Bei internationalen Wettbewerben darf kein Fahrer von einer Person außerhalb der Fahrfläche Hilfe durch Zurufe oder durch sonstige Zeichen in Anspruch nehmen, da dies die Einflussnahme eines Außenstehenden wäre. Bei internationalen Veranstaltungen ist es dem Fahrer verboten, während des 3-Minuten-Programms jegliche Hilfsmittel (Personen eingeschlossen) zu verwenden. Jeder Wettkampfteilnehmer, der bei der Inanspruchnahme von

Hilfe (verbal oder nicht verbal) oder Benutzung von Hilfsmitteln ertappt wurde, kann vom Wettkampf disqualifiziert werden. Ebenfalls dürfen Fahrer während der Durchführung der Übungen nicht auf die Übungsabfolge sehen. Dabei ist es egal, ob die Übungen auf die Hand des Teilnehmers, auf ein Stück Papier oder woanders geschrieben sind. Jeder Blick des Teilnehmers auf die Übungsabfolge bedeutet in der Beurteilung eine Welle.

## 5.37 Wertungsbögen im Standard Skill

Vor der Teilnahme an einem Wettbewerb im Standard Skill muss jeder Fahrer seine Übungsabfolge auf einem Wertungsbogen einreichen. Die eingereichte Übungsabfolge enthält laufende Nummer, Bezeichnung und Punktzahl aller Übungen, die gezeigt werden sollen, in der Reihenfolge, in der sie ausgeführt werden sollen.

### 5.37.1 Zulässige Übungen

Es dürfen höchstens 18 Übungen gezeigt werden. Von diesen 18 Übungen dürfen nicht mehr als zwölf andere als riding skills sein. Übungen mit der Nummer 101 und höher sind auf ein Maximum von 12 begrenzt. Wenn ein Fahrer nur 12 Übungen für die gesamte Vorführung wählt, dürfen diese alle non-riding skills sein.

**Hinweis:** Jede Übungsnummer darf auf einem Wertungsbogen nur einmal erscheinen. Das heißt, wenn ein Fahrer zum Beispiel die Übung 15 b zeigt, muss er auf die Übungen 15 a, c, d, e, f, g und h verzichten.

### 5.37.2 Reihenfolge der Übungen

Die Reihenfolge der 18 Übungen muss exakt der Reihenfolge auf dem eingereichten Wertungsbogen entsprechen. Übungen, die in der Reihenfolge der eingereichten Übungsabfolge ausgelassen werden, werden mit 100 % abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen. **Beispiel:** Die Übungen auf einem Wertungsbogen sind: wheel walk, one-foot, idle, riding backwards. Der Fahrer macht wheel walk, überspringt one-foot und idle, macht dann riding backwards, gefolgt von one-foot und idle. Die Jury markiert one-foot und idle mit 100 % Abwertung.

### 5.37.3 Ausfüllen des Wertungsbogens

Der ausgefüllte Wertungsbogen muss vor dem vom Veranstalter festgelegten Stichtag eingereicht werden. Beim Ausfüllen müssen die Übungsbezeichnungen aus der Tabelle für die Standard Skills genau beibehalten werden. Weitere Abkürzungen sind unzulässig. Ferner müssen die vollständigen Übungsnummern, die Punktzahlen und die Gesamtschwierigkeit (Summe der Punktzahlen aller Übungen der Übungsabfolge) eingetragen werden. Die Kampfrichter müssen die Wertungsbögen überprüfen und, falls möglich, zusammen mit dem Fahrer eventuelle Fehler berichtigen. Alle Nachteile, die sich aus einem fehlerhaft ausgefüllten Wertungsbogen ergeben, gehen zu Lasten des Fahrers und sind kein Anlass für Proteste.

Nachdem die Wertungsbögen überprüft sind, können daran keine Änderungen mehr vorgenommen werden.

#### 5.37.4 Teilnehmer- und Jury-Formulare

Falls bei den Ausrichtern vorhanden, sollte eine Computer-Datenbank zur Erstellung der Formulare für Teilnehmer und Jury verwendet werden. Diese wird auch zum Berechnen der Punktzahlen verwendet. Entweder das „Writing Judge Form“ oder das traditionelle „Standard Skill Form“ werden für das Bewerten benötigt. Die anderen Formulare stellen Empfehlungen dar, um den Teilnehmern und der Jury zu helfen. Vorgeschlagene Formulare sind:

- **Competitor Form:** Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Beschreibung.
- **Standard Skill Form:** Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der 50- bzw. 100-prozentigen technischen Abwertung und der ~ / + 0 Ausführungsabwertungen. Ein Bereich am Ende des Formulars sollte für die Namen der drei Jurymitglieder hinzugefügt werden. Ein weiteres Feld am Ende des Formulars sollte hinzugefügt werden, um bei den manuellen Bewertungen der Vorführungen zu helfen.
- **Writing Judge Form:** Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der 50- bzw. 100-prozentigen technischen Abwertung und der ~ / + 0 Ausführungsabwertungen. Ein Bereich am Ende des Formulars sollte für die Namen der drei Jurymitglieder hinzugefügt werden.
- **Difficulty Judge Form:** Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl, Beschreibung und Bereiche zur Markierung der 50- bzw. 100-prozentigen technischen Abwertung. Die zusätzliche Beschreibung kann der Jury helfen, falls Klärungsbedarf bezüglich der korrekten Ausführung der Übung besteht.
- **Execution Judge Form:** Übungsreihenfolge, Übungsnummer und Buchstabe, Name, Punktzahl und Bereiche zur Markierung der ~ / + 0 Ausführungsabwertungen.

Alle drei Judge Forms sollten Graustufen zur Kennzeichnung der relativen Geschwindigkeiten der Übungen aufweisen. Keine Schattierung weist auf eine langsame Übung hin (normalerweise alle riding skills), ein helles Grau weist auf Übungen hin, die schneller als riding skills sind (die meisten der counted short skills) und dunkelgrau hinterlegte Felder weisen auf Übungen hin, die sehr schnell sind. Das hilft den Jurymitgliedern einzuschätzen, wie schnell mit einer neuen Übung zu rechnen ist.

## **5e Bewertung im Standard Skill**

### **5.38 Kampfgericht**

Das Kampfgericht besteht aus dem Obmann (Chief Judge), zwei Kampfrichtern für die Schwierigkeit (Difficulty Judges), zwei Kampfrichtern für die Ausführung (Execution Judges), zwei schreibenden Kampfrichtern (Writing Judges) und einem Zeitnehmer (Timer). Das Kampfgericht arbeitet in zwei Einheiten, bestehend aus je einem Kampfrichter für die Schwierigkeit, einem Kampfrichter für die Ausführung und einem schreibenden Kampfrichter. Für die einzelnen Aufgaben werden die Kampfrichter ernannt bzw. entsprechend ihrer Erfahrung eingesetzt. Bei Unicons müssen alle Kampfrichter, die in den Expert-Kategorien werten, Wertungserfahrungen aus vorherigen Unicons vorweisen.

### **5.39 Arbeitsweise der Kampfrichter**

Während die Kampfrichter für Schwierigkeit und Ausführung die Übungsabfolge verfolgen, liest der schreibende Kampfrichter die Übungen vom Wertungsbogen ab. Der Kampfrichter für die Schwierigkeit meldet, ob eine Übung vollständig ausgeführt wurde oder, falls nicht, den prozentualen Abzug. Der Kampfrichter für die Ausführung nennt die Fehler bei der Ausführung, indem er die unten beschriebenen Fehlerzeichen gebraucht. Der schreibende Kampfrichter schreibt die Ansagen beider Kampfrichter auf dem Wertungsbogen nieder. Er sitzt daher zwischen den beiden anderen Kampfrichtern. Das Kampfgericht muss so positioniert sein, dass alle Kampfrichter die Wettkampffläche gut überblicken können. Zwischen den beiden Einheiten muss genügend Platz gelassen werden, um sicherzustellen, dass sie unabhängig voneinander arbeiten.

Bei abweichenden Bewertungen oder in Fällen, in denen sich ein Kampfrichter über bestimmte Einzelwertungen unschlüssig ist, kann eine Videoaufzeichnung zur Hilfe gezogen werden. Sofern ausreichend Zeit vorhanden ist, kann das Video mit Zustimmung des Chefkampfrichters geprüft werden. Der Chefkampfrichter sollte entsprechende Vorkehrungen zur Aufzeichnung der Darbietungen treffen; dies ist jedoch keine obligatorische Vorschrift.

Alternativ sollten die Wettkämpfe mit einer Videokamera aufgezeichnet werden, um den Wettkampfablauf und den Wertungsprozess zu beschleunigen. Es müssen mindestens zwei Kameras verwendet werden – eine in jeder der zwei Ecken. Eine dritte Kamera in der Mitte ist für Sicherheitszwecke ebenfalls zu empfehlen. Die Aufzeichnungen sollten dann jeweils in Abschnitten von ca. 10 Teilnehmern auf einen Computer heruntergeladen werden. Die Kampfrichter sehen sich die Videos in einem separaten Vorführungsbereich an und nehmen ihre Wertungen vor.

## 5.40 Abwertung hinsichtlich Schwierigkeit

### 5.40.1 Ausführungsart

Jede Übung auf dem Wertungsbogen muss gemäß der Beschreibung in der Übungstabelle für Standard Skills ausgeführt werden. Entspricht eine gezeigte Übung nicht der Eintragung auf dem Wertungsbogen, werden 100 % abgewertet.

### 5.40.2 Technische Fehler

Tritt während der Ausführung einer Übung ein technischer Fehler auf, werden 50 % abgewertet. Technische Fehler sind unter anderem:

- Ein Körperteil außer einer Hand am Sattel berührt den Sattel bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten werden muss (seat out skills)
- Die Hand, die den Sattel hält, berührt den Körper bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten werden muss (seat out skills)
- Der nicht antreibende Fuß berührt ein rotierendes Teil des Einrads bei Übungen, die einbeinig gefahren werden müssen (one foot skills)
- Beine sind nicht ausgestreckt und/oder Fuß ist nicht gestreckt bei Übungen, bei denen das Bein schnell weggestreckt wird (auch, aber nicht nur: wheel grab, crank idle kick, hop on wheel kick)

### 5.40.3 Vollständige Ausführung von Übungen

Jede Übung auf dem Wertungsbogen muss von Anfang bis Ende wie eingereicht gezeigt werden, ohne dass der Fahrer den Boden berührt, außer wenn die Übungsbeschreibung dies verlangt. Dies trifft auf alle Übungen zu: riding skills (Übungen auf Geraden, in Kreisen oder Achten), transitions, axis skills, single und counted short skills und mounts.

**Riding skills, wiederholte axis skills und counted short skills:** Wenn eine Übung in der ersten Hälfte der Ausführung abgebrochen wird oder weniger als die Hälfte wie verlangt vorgeführt wird, wird 100 % abgewertet. Wenn eine Übung in der zweiten Hälfte der Ausführung abgebrochen wird oder weniger als verlangt vorgeführt wird, wird 50 % abgewertet.

**Riding skills:** Wenn ein Fahrer nicht in Stellung für eine Gerade ist, bevor er den 8 m-Kreis kreuzt, aber in Stellung ist, wenn er beide Linien des 4 m-Kreises kreuzt, werden 50 % abgewertet (siehe Abb. 1). Wenn der Fahrer in Stellung ist, aber nur die eine Linie des 4 m-Kreises kreuzt, wird 100 % abgewertet (siehe Abb. 2).

**Transitions und mounts:** Die Übung muss mit der Endposition beendet werden (eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen oder 2,5 mal pendeln), sonst wird 100 % abgewertet. Sollte die Abschlussposition eines Aufstiegs nicht definiert sein, muss eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen oder 2,5 mal pendeln vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt.



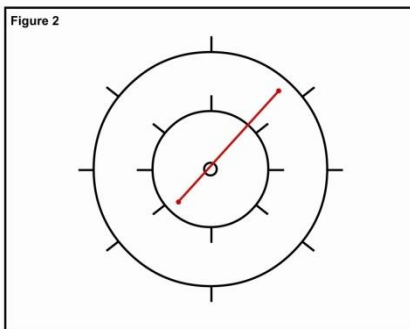
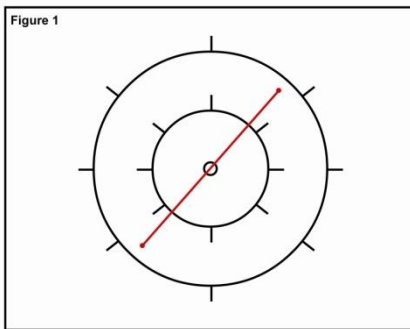


Abb. 5e 1: 50 % Abwertung  
 Abb. 5e 2: 100% Abwertung

**Axis skills:** Ist keine Abschlussposition vorgegeben, muss eine Radumdrehung vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt. Die Endposition muss nicht mit der Ausgangsposition identisch sein.

**Single short skills:** Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, ist die Endposition die gleiche wie die Ausgangsposition. Die Übung muss mit der Endposition beendet werden (eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen oder 2,5 mal pendeln), sonst wird 100 % abgewertet. Wenn die Start- und Endposition für einen single short skill nicht definiert ist, muss eine Radumdrehung, 2,5 mal hüpfen oder 2,5 mal pendeln vorgeführt werden, bevor der Fahrer vom Einrad absteigt.

#### 5.40.4 Beginn der Übungen

Alle Übungen beginnen, wenn der Fahrer die für die Übung vorgeschriebene Position eingenommen hat.

#### 5.40.5 Reihenfolge der Übungen

Übungen, die in der Reihenfolge der eingereichten Übungsabfolge ausgelassen werden, werden mit 100 % abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen.

#### 5.40.6 Ausführungsarten von Übungen

Riding skills, die vom Fahrer nicht wie in Abschnitt 5.32.1 beschrieben zu fahren versucht werden, sollten 100 % Abwertung erhalten.

**Beispiel:** Eine Gerade ist wie folgt beschrieben: „[...] Die Übung beginnt außerhalb des 8 m-Kreises, durchquert den Mittelkreis und endet außerhalb des 8 m-Kreises [...]“. Wenn der Fahrer nicht versucht, den Mittelkreis zu durchqueren, und die Gerade komplett außerhalb des 4 m-Kreises gezeigt wird, wird 100 % abgewertet.

## 5.41 Abwertung hinsichtlich Ausführung

### 5.41.1 Welle (~) = -0,5 Punkt

Für jeden der unten aufgeführten Ausführungsfehler erhält der Fahrer einmal pro Übung eine Welle. Es können mehrere Wellen pro Übung vergeben werden, aber wenn ein Fahrer den gleichen Fehler zweimal während derselben Übung macht, sollte er nur eine Welle bekommen.

**Beispiel:** Falls ein Fahrer während wheel walk ruckartige Körperbewegungen macht und die Finger nicht zusammen sind, können zwei Wellen gegeben werden. Wenn der Fahrer dann sauber wheel walk fährt und später wieder ruckartige Körperbewegungen macht, sollte keine dritte Welle gegeben werden.

- unsicherer Beginn oder unsicheres Ende
- verkrampfte oder unsichere Ausführung
- ruckartige Körperbewegungen
- Körperhaltung nicht aufrecht
- Finger nicht zusammen
- freies Bein und Fuß nicht gestreckt
- Armrudern
- ruckartige Pedalbewegung
- unsaubere Gerade
- unsauberer Kreis
- Überfahren des Mittelkreises(4 m-Kreis) bei Übungen im Kreis
- Verfehlen des Innenkreises bei Achten
- ungleich große Einzelkreise bei der Acht
- Bodenberührung mit dem Pedal oder mit dem Fuß auf dem Pedal
- wandernde Drehung (spin) oder Pirouette
- die Kreisgröße überschreitet bei einem spin den 1 m-Durchmesser
- Überfahren der Fahrflächenbegrenzung
- nach der Reihenfolge der Standard-Übungen sehen
- Arme sind nicht ausgestreckt
- Arme sind nicht horizontal
- Handflächen zeigen nicht nach unten
- Arme berühren den Körper bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten wird

### 5.41.2 Strich (/) = -1 Punkt

Ein Strich wird immer dann gegeben, wenn ein Fahrer die Kontrolle verliert. Der Verlust der Kontrolle beinhaltet:

- Verlust der korrekten Körperhaltung
- Abbruch und Wiederholung einer Übung
- Verlust der korrekten Körperhaltung vor oder nach einer transition

### **5.41.3 Kreuz (+) = -2 Punkte**

Ein Kreuz wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg gegeben, den der Fahrer mit den Füßen abfängt und bei dem das Einrad nicht zu Boden fällt.

### **5.41.4 Kreis (0) = -3 Punkte**

Ein Kreis wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg gegeben, bei dem der Fahrer mit einem anderen Körperteil als mit den Füßen (Hände, Knie, Rücken etc.) den Boden berührt oder bei dem das Einrad zu Boden fällt. Bei drag seat-Übungen wird dieser Abzug nur gegeben, wenn ein anderes Körperteil außer den Füßen den Boden berührt.

### **5.41.5 Wie Striche, Kreuze und Kreise gegeben werden**

Fehler werden durch Striche, Kreise und Kreuze gegeben, sooft sie während und zwischen den Übungen auftreten, egal, ob sie auf dem Bewertungsbogen eingetragen sind oder nicht. Je Ausführungsfehler sollte nur die höchste anwendbare Abwertung angerechnet werden. Die meisten Wellen werden nicht angestrichen, wenn sie zwischen Übungen auftreten, die auf der Übungsabfolge stehen. Wellen zwischen Übungen können nur gegeben werden, wenn sie nicht in Zusammenhang mit der Körperhaltung stehen.

**Beispiel:** Ein Wettkampfteilnehmer bekommt keine Welle, wenn seine Arme zwischen den Übungen, die auf der Übungsabfolge stehen, nicht in richtiger Haltung sind. Dagegen bekommt ein Teilnehmer eine Welle, wenn er die Fahrflächenbegrenzung überschreitet.

## **5.42 Summierung der Punktzahlen**

Nach Beendigung einer Übungsliste werden prozentuale Abzüge und Fehlerzeichen der Kampfrichter in Punktabzüge umgerechnet. Diese Abzüge werden von der Ausgangspunktzahl des Fahrers abgezogen. Anschließend werden die Ergebnisse der beiden Kampfgerichte addiert und durch zwei geteilt, um die finale Punktzahl eines Teilnehmers zu erhalten. Sieger in dem Standard Skill-Wettbewerb ist der Fahrer mit der höchsten finalen Punktzahl. Erreicht mehr als ein Fahrer die gleiche Punktzahl, wird die Platzierung durch die höchste Punktzahl in der Ausführung bestimmt. Sind auch diese Punktzahlen identisch, erhalten die betreffenden Fahrer die gleiche Platzierung.

## **5f Liste der Standard Skills**

### **5.43 Generelle Anmerkungen über die Ausführung der Standard Skills**

Nur die Figuren, die in der folgenden Skill-Liste aufgeführt werden, können zur Zusammenstellung einer Standard Skill-Routine verwendet werden.

#### **5.43.1 Fahrposition**

Sofern nicht in einer Figurenbeschreibung anders angegeben, müssen alle Figuren im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen ausgeführt werden.

#### **5.43.2 Körperhaltung**

Der Fahrer muss eine einwandfreie Körperhaltung zeigen und sollte diese während der Ausführung der gesamten Figur nicht ändern. Die einwandfreie Körperhaltung muss auch für die Figur vor und nach einem Übergang gezeigt werden, auch wenn dies nicht auf dem Jury-Dokument aufgeführt ist. Die Körperhaltung kann entspannt sein, während man keine Figuren fährt, sofern es sich dabei nicht um Figuren vor und nach einem Übergang handelt.

#### **5.43.3 Fahrtrichtung**

Sofern nicht anders angegeben, sind alle Figuren vorwärts zu fahren, d. h. in die Richtung, in die der Fahrer blickt.

#### **5.43.4 Muster**

Sofern nicht in einer Figurenbeschreibung anders angegeben, muss alles in einer Linie ausgeführt werden. Ausnahmen sind Aufstiege, stationäre Skills, Übergänge, axis skills, single und counted short skills. Diese können an jedem Punkt im Fahrbereich ausgeführt werden.

#### **5.43.5 Übergänge und single short skills**

Sofern nicht anders in der Beschreibung eines Übergangs dargestellt, beginnt und endet er mit beiden Füßen auf den Pedalen und im Sattel sitzend. Vor und nach Übergängen und single short skills, die auf dem Wertungsblatt als Figuren angegeben sind, muss mindestens eine volle Radumdrehung in der Start- und Endposition gefahren werden. Wenn die Start- oder Endposition eines Übergangs oder single short skills ein counted short skill ist, muss dieser

Skill mindestens zu 50 % wie beschrieben ausgeführt werden – egal, ob er auf dem Wertungsblatt steht oder nicht.

**Beispiel 1:** Für den Übergang „Fahren zu seat in front“ muss der Fahrer mindestens eine volle Radumdrehung mit dem Sattel frei nach vorne gehalten fahren.

**Beispiel 2:** Für den single short skill „180° uni spin to idling 1ft“ muss der Fahrer 2,5 Zyklen einbeinig pendeln.

### **5.43.6 Axis skills**

Sofern nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, muss der Fahrer im Sitz mit beiden Füßen auf den Pedalen beginnen und enden. Vor axis skill-Übungen, die auf dem Wertungsbogen als Figures angegeben sind, muss mindestens eine volle Radumdrehung in der Startposition gefahren werden. Nach Abschluss der Übung muss ebenfalls mindestens eine volle Radumdrehung gefahren werden. Die Endposition muss nicht mit der Ausgangsposition identisch sein.

### **5.43.7 Aufstiege**

Sofern nicht in der Beschreibung anders dargestellt, ist ein Aufstieg im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen zu beenden. Nach allen Aufstiegen, die auf dem Wertungsblatt als Figures angegeben sind, muss immer mindestens eine volle Radumdrehung in der Endposition gefahren werden. Bei Aufstiegen, die in einem counted short skill enden, muss dieser Skill mindestens zu 50 % wie beschrieben ausgeführt werden – egal, ob er auf dem Wertungsblatt steht oder nicht.

**Beispiel:** Beim „side mount“ (Damenaufstieg) muss der Fahrer mindestens eine volle Radumdrehung fahren, nachdem er aufgestiegen ist.

### **5.43.8 Seat out-Figures**

Sofern nicht anders beschrieben, darf der Fahrer bei seat out-Figures außer mit der Hand, die den Sattel hält, keinen weiteren Körperkontakt mit dem Sattel haben. Die Hand, die den Sattel hält, und auch der entsprechende Arm sind vom Körper des Fahrers wegzustrecken und dürfen den Körper des Fahrers an keiner Stelle berühren.

### **5.43.9 One foot-Figures**

Sofern nicht anders beschrieben, ist der freie Fuß bei one foot-Figures so auf der Gabel zu platzieren, dass kein Kontakt zwischen dem freien Fuß und irgendeinem drehenden Teil des Einrads besteht.

### **5.43.10 Wheel Walk-Figuren**

Sofern nicht anders beschrieben, hat der Fuß bei wheel walk-Figuren nur den Reifen anzutreiben und darf keinerlei Kontakt mit den Pedalen oder Kurbeln haben.

### **5.43.11 Coasting**

Sofern nicht anders beschrieben, haben die Füße bei coasting-Figuren keinen Kontakt mit irgendeinem drehenden Teil des Einrads (Pedale, Kurbeln, Reifen).

### **5.43.12 Übergänge, single short skills, Aufstiege mit seat out skills**

Sofern nicht anders beschrieben, ist es am Anfang und Ende von seat out skills erlaubt, eine oder beide Hände am Sattel zu haben. Der Sattel darf auch beim letzten oder ersten Hopser, Pendler bzw. der letzten oder ersten Radumdrehung den Körper berühren. Dieses beinhaltet auch, aber nicht nur: unispins zu seat out skills, Übergänge zu und von seat in front oder back, leg around skills, side ride zu seat in front, Übergänge von dragseat in front oder back, hopping wheel auf die Pedale.

### **5.43.13 Übergänge aus/in stand up wheel walk**

Bei allen Übergangs-Skills aus/in stand up wheel walk-Position kann der zweite Fuß während dem Übergang kurz das Rad berühren. Nur ein Fuß darf aber das Rad nach vorne antreiben. Sofern nicht ausdrücklich in der Skill-Beschreibung angegeben, muss der Fahrer den stand up wheel walk vorwärts ausführen.

### **5.43.14 Spins und Pirouetten**

Der Fahrer muss bei spins und Pirouetten mindestens drei volle Umdrehungen ausführen. Spins müssen um den fixen Punkt gefahren werden und dürfen einen Durchmesser von einem Meter nicht überschreiten. Wenn Fahrer öfter rotieren als minimal nötig, werden die zuletzt vollführten Umdrehungen in der jeweils erforderlichen Anzahl als spins gewertet. Pirouetten müssen auf einem Punkt ausgeführt werden, und die Pedale dürfen sich während der Pirouette weder vorwärts noch rückwärts bewegen. Wenn Fahrer öfter rotieren als minimal nötig, werden die zuerst vollführten Umdrehungen in der jeweils erforderlichen Anzahl als Pirouetten gewertet.

### **5.43.15 Leg around skills**

Alle Variationen können mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln und fahrend, pendelnd oder hüpfend anfangen oder enden, sofern nicht anders gefordert.

### **5.43.16 Pendelfiguren**

Bei Pendelfiguren müssen mindestens fünf aufeinanderfolgende Zyklen (Rück- und Vorwärtsbewegung) ausgeführt werden.

### **5.43.17 Twisting-Figuren**

Bei twisting-Figuren müssen mindestens fünf aufeinanderfolgende Zyklen (Seite-zu-Seite-Bewegung) ausgeführt werden.

### **5.43.18 Stillstände**

Die minimale Zeit für einen Stillstand beträgt drei Sekunden.

### **5.43.19 Hopping-Figuren**

Bei hopping-Figuren müssen mindestens fünf aufeinanderfolgende „hops“ ausgeführt werden.

## **5.44 Standard Skill-Punkte und Beschreibungen**

Die folgenden Beschreibungen sollen dazu dienen, die korrekte Art und Weise der Ausführung der Tricks zu erklären. Alle Illustrationen dienen der besseren Veranschaulichung. Bei Abweichungen zwischen Illustration und Beschreibung gilt die Beschreibung vorrangig.

### **Abkürzungen, die in der Liste verwendet werden:**

fwd	=	vorwärts
ext	=	abgestreckt
bwd	=	rückwärts
frh	=	freihändig
c	=	Kreis
1ft	=	einbeinig
8	=	Achterfigur
ww	=	wheel walk/ Radlauf





### 5.44.1 Riding skills

<b>1</b>	<b>a</b>	<b>riding</b>	Fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.0
	b	riding - c	Einen Kreis fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.3
	c	riding - 8	Eine Acht fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).	1.5
<b>2</b>	<b>a</b>	<b>riding holding seatpost, 1 hand</b>	Nach vorne gelehnt fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.3
	b	riding holding seatpost, 1 hand - c	Nach vorne gelehnt einen Kreis fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.6
	c	riding holding seatpost, 1 hand - 8	Nach vorne gelehnt eine Acht fahren, während eine Hand die Sattelstange unter dem Sattel hält.	1.9
	d	riding holding seatpost, 2 hands	Nach vorne gelehnt fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	1.4
	e	riding holding seatpost, 2 hands - c	Nach vorne gelehnt einen Kreis fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	1.8
	f	riding holding seatpost, 2 hands - 8	Nach vorne gelehnt eine Acht fahren, während beide Hände die Sattelstange unter dem Sattel halten.	2.0
<b>3</b>	<b>a</b>	<b>riding bwd</b>	Rückwärts fahren.	2.5
	b	riding bwd - c	Rückwärts einen Kreis fahren.	3.1
	c	riding bwd - 8	Rückwärts eine Acht fahren.	3.6
<b>4</b>	<b>a</b>	<b>seat in front, seat against body</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	2.0
	b	seat in front	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren.	2.3
	c	seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren.	2.9
	d	seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten eine Acht fahren.	3.3
	e	seat in front frh, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren.	3.3
	f	seat in front frh	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	3.7
	g	seat in front frh - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	4.3
	h	seat in front frh - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten eine Acht fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die	4.8

			Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	
<b>5</b>	<b>a</b>	<b>seat in front bwd, seat against body</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.4
	b	seat in front bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren.	3.6
	c	seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren	4.1
	d	seat in front bwd - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts eine Acht fahren.	4.7
	e	seat in front bwd frh, seat against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren.	4.0
	f	seat in front bwd frh	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	4.5
	g	seat in front bwd frh - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Die Hand darf nicht den Sattel berühren. Die Sattelstange wird zwischen den Beinen des Fahrers gehalten.	5.2
<b>6</b>	<b>a</b>	<b>seat in back, seat against body</b>	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	2.2
	b	seat in back	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren.	2.5
	c	seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten einen Kreis fahren.	3.1
	d	seat in back - 8	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten eine Acht fahren.	3.6
<b>7</b>	<b>a</b>	<b>seat in back bwd, seat against body</b>	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.5
	b	seat in back bwd	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts fahren.	3.9
	c	seat in back bwd - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts einen Kreis fahren.	4.5
	d	seat in back bwd - 8	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten rückwärts eine Acht fahren.	5.1
<b>8</b>	<b>a</b>	<b>seat on side, seat against body</b>	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.4

	b	seat on side, seat against body - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.2
	c	seat on side	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren.	4.1
	d	seat on side - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren.	3.9
<b>9</b>	<b>a</b>	<b>seat on side bwd, seat against body</b>	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.3
	b	seat on side bwd	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren.	4.6
	c	seat on side bwd - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts einen Kreis fahren.	4.4
<b>10</b>	<b>a</b>	<b>stomach on seat, 1 hand on seat</b>	Mit dem Bauch auf dem Sattel fahren. Eine Hand hält den Sattel.	2.1
	b	stomach on seat	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig fahren.	2.3
	c	stomach on seat - c	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig einen Kreis fahren.	2.9
	d	stomach on seat - 8	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig eine Acht fahren.	3.3
<b>11</b>	<b>a</b>	<b>stomach on seat bwd</b>	Mit dem Bauch auf dem Sattel rückwärts fahren. Eine Hand hält den Sattel.	3.8
	b	stomach on seat bwd - c	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig rückwärts einen Kreis fahre	4.4
	c	stomach on seat bwd - 8	Mit dem Bauch auf dem Sattel freihändig rückwärts eine Acht fahren.	4.9
<b>12</b>	<b>a</b>	<b>chin on seat, 1 hand on seat</b>	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend fahren. Eine Hand darf den Sattel berühren.	3.5
	b	chin on seat	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig fahren.	4.0
	c	chin on seat - c	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig einen Kreis fahren.	4.6
	d	chin on seat - 8	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig eine Acht fahren.	5.2
<b>13</b>	<b>a</b>	<b>chin on seat bwd, 1 hand on seat</b>	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend rückwärts fahren. Eine Hand darf den Sattel berühren	4.2
	b	chin on seat bwd	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts fahren.	4.9
	c	chin on seat bwd - c	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den	5.6

			hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts einen Kreis fahren.	
	d	chin on seat bwd - 8	Mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn den hinteren Teil des Sattels berührend freihändig rückwärts eine Acht fahren.	6.4
<b>14</b>	<b>a</b>	<b>drag seat in front</b>	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend fahren.	4.1
	b	drag seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend einen Kreis fahren.	4.7
	c	drag seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend eine Acht fahren.	5.3
<b>15</b>	<b>a</b>	<b>drag seat in front bwd</b>	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts fahren.	5.3
	b	drag seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts einen Kreis fahren.	6.1
	c	drag seat in front bwd - 8	Mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts eine Acht fahren.	6.9
<b>16</b>	<b>a</b>	<b>drag seat in back</b>	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend fahren.	4.3
	b	drag seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend einen Kreis fahren.	4.9
	c	drag seat in back - 8	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend eine Acht fahren.	5.6
<b>17</b>	<b>a</b>	<b>drag seat in back bwd</b>	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts fahren.	6.0
	b	drag seat in back bwd - c	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts einen Kreis fahren.	6.9
	c	drag seat in back bwd - 8	Mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden schleifend rückwärts eine Acht fahren.	7.8
<b>18</b>	<b>a</b>	<b>riding sideways, seat against body</b>	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel berühren, dürfen den Körper berühren.	5.6
	b	riding sideways	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren.	5.7
	c	riding sideways 1ft ext, seat against body	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und den Sattel mit einer oder zwei Händen haltend fahren. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel berühren, dürfen den Körper berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.0
	d	riding sideways seat drag	Mit den Füßen parallel zur Radachse, dem Körper 90 Grad zur Fahrtrichtung und dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden schleifend vorwärts fahren.	6.3

<b>19</b>	<b>a</b>	<b>one foot</b>	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren.	3.0
	b	one foot - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren.	3.5
	c	one foot - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren.	3.9
	d	one foot ext	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.2
	e	one foot ext - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.7
	f	one foot ext - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.2
	g	one foot crossed	Mit einem Fuß auf einer Pedale fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	3.4
	h	one foot crossed - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale einen Kreis fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	3.9
	i	one foot crossed - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale eine Acht fahren. Das freie Bein liegt auf dem fahrenden Bein.	4.4
<b>20</b>	<b>a</b>	<b>one foot bwd</b>	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts fahren.	4.0
	b	one foot bwd - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts einen Kreis fahren.	4.6
	c	one foot bwd - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts eine Acht fahren.	5.2
	d	one foot ext bwd	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.4
	e	one foot ext bwd - c	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.1
	f	one foot ext bwd - 8	Mit einem Fuß auf einer Pedale rückwärts eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.7
<b>21</b>	<b>a</b>	<b>one foot seat in front against body</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	3.8
	b	one foot seat in front	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	4.5
	c	one foot seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.2
	d	one foot seat in front - 8	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten eine Acht fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.9
	e	one foot ext, seat in front against body	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.1

	f	one foot ext, seat in front against body - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.7
22	a	<b>one foot seat in front against body bwd</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.7
	b	one foot seat in front bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.4
	c	one foot seat in front bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	6.2
	d	one foot ext, seat in front against body bwd	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.9
	e	one foot ext, seat in front against body bwd - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer Hand gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.8
23	a	<b>seat on side, 1ft, seat against body</b>	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	4.0
	b	seat on side, 1ft	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.0
	c	seat on side, 1ft - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	4.8
	d	seat on side, 1ft - 8	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten eine Acht fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	6.5
24	a	<b>seat on side, 1ft bwd, seat against body</b>	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.0
	b	seat on side, 1ft bwd	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.4
	c	seat on side, 1ft bwd - c	Mit dem Sattel zur Seite des Fahrers gehalten rückwärts einen Kreis fahren. Es ist nur ein Fuß auf einer Pedale.	5.1
25	a	<b>side saddle, hand</b>	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig fahren. Das	3.5

		<b>touching seat</b>	freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite, wie der antreibende Fuß. Eine Hand darf den Sattel berühren.	
	b	side saddle, hand touching seat - c	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig einen Kreis fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß. Eine Hand darf den Sattel berühren.	4.0
	c	side saddle frh	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite, wie der antreibende Fuß.	3.7
	d	side saddle frh - c	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig einen Kreis fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß.	4.3
	e	side saddle frh - 8	Teilweise auf dem Sattel sitzend einbeinig eine Acht fahren. Das freie Bein bleibt auf dem Sattel oder auf der gleichen Seite wie der antreibende Fuß.	4.8
<b>26</b>	<b>a</b>	<b>cross over</b>	Einbeinig fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	4.4
	b	cross over - c	Einbeinig einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	4.2
	c	cross over - 8	Einbeinig eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.7
<b>27</b>	<b>a</b>	<b>cross over bwd</b>	Einbeinig rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.4
	b	cross over bwd - c	Einbeinig rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	5.1
	c	cross over bwd - 8	Einbeinig rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß kann ausgestreckt oder auf die Gabel gestellt werden.	7.0
<b>28</b>	<b>a</b>	<b>side ride</b>	Einbeinig neben dem Einrad fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.9
	b	side ride - c	Einbeinig neben dem Einrad einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale.	5.6

			Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	
	c	side ride - 8	Einbeinig neben dem Einrad eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	7.7
	d	side ride, 1 hand	Einbeinig neben dem Einrad fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.2
	e	side ride, 1 hand - c	Einbeinig neben dem Einrad einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	5.9
	f	side ride, 1 hand - 8	Einbeinig neben dem Einrad eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.1
<b>29</b>	<b>a</b>	<b>side ride bwd</b>	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.6
	b	side ride bwd - c	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.3
	c	side ride bwd - 8	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel und/oder die haltenden Hände dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.6
	d	side ride bwd, 1 hand	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	6.8
	e	side ride bwd, 1 hand - c	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts einen Kreis fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand	6.5



			dürfen den Körper des Fahrers berühren.	
	f	side ride bwd, 1 hand - 8	Einbeinig neben dem Einrad rückwärts eine Acht fahren. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel und/oder die haltende Hand dürfen den Körper des Fahrers berühren.	8.8
<b>30</b>	<b>a</b>	<b>wheel walk</b>	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	3.3
	b	wheel walk - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	3.8
	c	wheel walk - 8	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird eine Acht gefahren.	4.3
<b>31</b>	<b>a</b>	<b>wheel walk bwd</b>	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	4.4
	b	wheel walk bwd - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.1
<b>32</b>	<b>a</b>	<b>ww frame between feet</b>	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	4.1
	b	ww frame between feet - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.7
<b>33</b>	<b>a</b>	<b>ww frame between feet bwd</b>	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	4.6
	b	ww frame between feet bwd - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.3
<b>34</b>	<b>a</b>	<b>ww bwd, feet behind frame</b>	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.0
	b	ww bwd, feet behind frame - c	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.8
<b>35</b>	<b>a</b>	<b>spoke walk bwd, feet behind frame</b>	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf beiden Seiten des Reifens rückwärts angetrieben. Die Füße dürfen die Speichen, Felge oder Reifen berühren.	5.3
	b	spoke walk bwd, feet behind frame - c	Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf beiden Seiten des Reifens rückwärts angetrieben. Die Füße dürfen die Speichen, Felge oder Reifen berühren. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.1
<b>36</b>	<b>a</b>	<b>ww 1ft</b>	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	3.5
	b	ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	4.3

			dem Reifen angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	
	c	ww 1ft - 8	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Dabei wird eine Acht gefahren.	4.8
	d	ww 1ft ext	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.0
	e	ww 1ft ext - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.6
	f	ww 1ft ext - 8	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird eine Acht gefahren.	5.2
	g	ww 1ft crossed	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein liegt über dem Knie, über dem Bein, das das Rad antreibt.	4.6
	h	ww 1ft crossed - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein liegt über dem Knie, über dem Bein, das das Rad antreibt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.3
<b>37</b>	<b>a</b>	<b>ww bwd 1ft</b>	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.4
	b	ww bwd 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.2
	c	ww bwd 1ft ext	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.0
	d	ww bwd 1ft ext - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.9
<b>38</b>	<b>a</b>	<b>koosh koosh</b>	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten.	3.9
	b	koosh koosh - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.5
	c	ww bwd 1ft behind frame	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben.	5.2
	d	ww bwd 1ft behind frame - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Dabei wird ein	6.0

			Kreis gefahren.	
<b>39</b>	<b>a</b>	<b>hand ww</b>	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen.	4.7
	b	hand ww - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.4
	c	hand ww feet out	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt.	5.8
	d	hand ww feet out - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.7
<b>40</b>	<b>a</b>	<b>1 hand ww</b>	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen.	5.4
	b	1 hand ww - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Füße bleiben auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.2
	c	1 hand ww feet out	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt.	6.5
	d	1 hand ww feet out - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	7.5
<b>41</b>	<b>a</b>	<b>hand ww, stomach on seat</b>	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt.	4.3
	b	hand ww, stomach on seat - c	Das Rad wird mit den Händen auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.9
<b>42</b>	<b>a</b>	<b>1 hand ww, stomach on seat</b>	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt.	5.1
	b	1 hand ww, stomach on seat - c	Das Rad wird mit einer Hand auf dem Reifen angetrieben. Der Bauch des Fahrers berührt den Sattel. Die Beine sind ausgestreckt. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.9
<b>43</b>	<b>a</b>	<b>ww seat in front</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.3
	b	ww seat in front - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.2
	c	ww seat in front, 1ft	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den	5.4

			Körper. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	
	d	ww seat in front, 1ft ext	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel berührt den Körper. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.2
<b>44</b>	<b>a</b>	<b>ww seat in front bwd, feet behind frame</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.5
	b	ww seat in front bwd, feet behind frame - c	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit den Füßen hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.5
	c	ww seat in front bwd, 1ft, foot behind frame	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.5
	d	ww seat in front bwd, 1ft ext, foot behind frame	Mit dem Sattel vor dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.7
<b>45</b>	<b>a</b>	<b>ww seat in back</b>	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	6.4
	b	ww seat in back - c	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten einen Kreis fahren. Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben.	7.4
	c	ww seat in back, 1ft ext	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer mit einer oder beiden Händen gehalten fahren. Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.5
<b>46</b>	<b>a</b>	<b>seat on side, ww, hand touching seat</b>	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Eine Hand darf den Sattel berühren.	5.6
	b	seat on side, ww	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel.	5.8
	c	seat on side, ww - c	Das Rad wird mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf	6.7

			dem Sattel. Dabei wird ein Kreis gefahren.	
	d	seat on side, ww 1ft, hand touching seat	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Eine Hand darf den Sattel berühren. Das freie Bein berührt den Rahmen.	5.3
	e	seat on side, ww 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Das freie Bein berührt den Rahmen.	5.6
	f	seat on side, ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Das freie Bein berührt den Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
	g	seat on side, stand up ww 1ft, hand touching seat	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren. Eine Hand darf den Sattel berühren.	5.2
	h	seat on side, stand up ww 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren.	5.6
	i	seat on side, stand up ww 1ft - c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und hält den Sattel seitlich des Körpers. Sattel und Rahmen dürfen den Körper berühren. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
47	a	<b>seat on side, koosh koosh</b>	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf derselben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel.	5.5
	b	seat on side, koosh koosh -c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der andere Fuß bleibt auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf derselben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Der Fahrer sitzt teilweise auf dem Sattel. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.3
	c	seat on side, stand up koosh koosh	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf derselben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein.	5.6

	d	seat on side, stand up koosh koosh -c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Beide Beine sind auf derselben Seite des Sattels. Eine Hand hält den Sattel. Der Sattel berührt ein Bein. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.4
<b>48</b>	a	<b>sideways ww</b>	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.4
	b	sideways ww - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	6.2
<b>49</b>	a	<b>sideways ww, 1ft</b>	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.6
	b	sideways ww, 1ft - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	6.4
	c	sideways ww, 1ft on seat	Seitwärts fahren. Der Fahrer steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das liegt auf dem Sattel. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	5.8
<b>50</b>	a	<b>sideways ww, sitting on seat, 1 hand</b>	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit einer Hand gehalten.	6.1
	b	sideways ww, sitting on seat, frh	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen.	6.3
	c	sideways ww, sitting on seat, frh - c	Seitwärts einen Kreis fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen.	7.2
	d	sideways ww, sitting on seat, frh, 1ft	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Der andere Fuß steht auf dem Rahmen.	6.5
	e	sideways ww, sitting on seat, frh, 1ft ext	Seitwärts fahren. Der Fahrer sitzt seitlich auf dem Sattel und steht mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.7
<b>51</b>	a	<b>stand up ww 1ft</b>	Auf dem Rahmen stehend das Rad mit einem Fuß vor dem Rahmen antreiben.	4.2
	b	stand up ww 1ft - c	Auf dem Rahmen stehend das Rad mit einem Fuß vor dem Rahmen antreiben. Dabei wird ein Kreis gefahren.	4.8

52	a	<b>stand up koosh koosh</b>	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten.	4.8
	b	stand up koosh koosh - c	Das Rad wird mit einem Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen und die Fußspitze wird als Bremse benutzt, um Gleichgewicht zu halten. Dabei wird ein Kreis gefahren.	5.5
	c	stand up ww bwd 1ft	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen.	6.0
	d	stand up ww bwd 1ft -c	Das Rad wird mit einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Reifen rückwärts angetrieben. Der Fahrer steht auf dem Rahmen. Dabei wird ein Kreis gefahren.	6.9
53	a	<b>gliding</b>	Mit einem Fuß auf dem Rad fahren. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	3.9
	b	gliding - c	Mit einem Fuß auf dem Rad einen Kreis fahren. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremsende Fuß berührt nicht den Rahmen.	4.7
	c	gliding, foot on frame	Fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	3.9
	d	gliding, foot on frame - c	Einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	4.7
	e	gliding, leg ext	Fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das andere Bein ist ausgestreckt.	4.2
	f	gliding, leg ext - c	Einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das andere Bein ist ausgestreckt.	5.0
54	a	<b>gliding bwd foot behind frame</b>	Mit einem Fuß auf dem Rad rückwärts fahren. Der Fuß auf dem Rad hinter dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten.	5.2
	b	gliding bwd foot behind frame - c	Mit einem Fuß auf dem Rad rückwärts einen Kreis fahren. Der Fuß auf dem Rad ist hinter dem Rahmen.	6.2

			Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten.	
	c	gliding bwd foot on frame	Rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	5.1
	d	gliding bwd foot on frame -c	Rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.1
	e	gliding bwd foot on frame, leg ext	Rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes sind auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.7
	f	gliding bwd foot on frame, leg ext -c	Rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes sind auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.8
<b>55</b>	<b>a</b>	<b>coasting, leg ext</b>	Mit einem Fuß auf der Gabel fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	5.3
	b	coasting, leg ext - c	Mit einem Fuß auf der Gabel einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.1
	c	coasting, leg ext - 8	Mit einem Fuß auf der Gabel eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.9
	d	coasting, feet in	Mit beiden Füßen auf der Gabel fahren.	5.3
	e	coasting, feet in - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel einen Kreis fahren.	6.1
	f	coasting, feet in - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel eine Acht fahren.	6.9
<b>56</b>	<b>a</b>	<b>coasting bwd, leg ext</b>	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	6.2
	b	coasting bwd, leg ext - c	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts einen Kreis fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	7.1
	c	coasting bwd, leg ext - 8	Mit einem Fuß auf der Gabel rückwärts eine Acht fahren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	8.1
	d	coasting bwd, feet in	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts fahren.	6.0
	e	coasting bwd, feet in - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts einen Kreis fahren.	7.0
	f	coasting bwd, feet in - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel rückwärts eine Acht fahren.	7.8
<b>57</b>	<b>a</b>	<b>stand up glide</b>	Auf der Gabel stehend fahren mit einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der	5.4



			bremssende Fuß berührt nicht den Rahmen.	
	b	stand up glide - c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren mit einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremssende Fuß berührt nicht den Rahmen	6.5
	c	stand up glide, foot on frame	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Die Fersen der bremssenden Füße sind auf dem Rahmen.	5.4
	d	stand up glide, foot on frame - c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß vor dem Rahmen auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremssenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.5
	e	stand up glide 1ft ext, 1 hand on seat	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt. Eine Hand berührt den Sattel.	6.3
	f	stand up glide 1ft ext	Auf der Gabel stehend fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt.	6.6
	g	stand up glide 1ft ext -c	Auf der Gabel stehend einen Kreis fahren indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad vor dem Rahmen gehalten wird. Das andere Bein ist ausgestreckt.	7.9
<b>58</b>	<b>a</b>	<b>stand up glide bwd</b>	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren mit einem Fuß auf dem Rad. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremssende Fuß berührt nicht den Rahmen.	6.7
	b	stand up glide bwd - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren mit einem Fuß auf dem Rad. Der andere Fuß ist auf dem Rahmen. Das Gleichgewicht wird nur durch das Bremsen des Fußes auf dem Rad gehalten. Der bremssende Fuß berührt nicht den Rahmen.	8.0
	c	stand up glide bwd, foot on frame	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Fersen der bremssenden Füße sind auf dem Rahmen.	6.7
	d	stand up glide bwd, foot on frame - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von mindestens einem Fuß auf dem Rad gehalten wird.	8.0

			Die Fersen der bremsenden Füße sind auf dem Rahmen.	
	e	stand up glide bwd 1ft ext, 1 hand	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt. Eine Hand hält den Sattel.	7.1
	f	stand up glide bwd 1ft ext	Auf der Gabel stehend rückwärts fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	7.4
	g	stand up glide bwd 1ft ext - c	Auf der Gabel stehend rückwärts einen Kreis fahren, indem das Gleichgewicht nur durch das Bremsen von einem Fuß auf dem Rad gehalten wird. Die Ferse des bremsenden Fußes ist auf dem Rahmen. Das freie Bein ist ausgestreckt.	8.9
<b>59</b>	<b>a</b>	<b>stand up coast</b>	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend fahren.	7.0
	b	stand up coast - c	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend einen Kreis fahren.	8.4
	c	stand up coast - 8	Mit beiden Füßen auf der Gabel stehend eine Acht fahren.	9.5

### 5.44.2 Übergänge

<b>101</b>	<b>a</b>	<b>riding to seat in front</b>	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen nach vorne herausziehen und mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten weiterfahren.	1.3
	b	riding to stomach on seat	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen herausziehen und mit dem Bauch auf dem Sattel weiterfahren.	1.5
<b>102</b>	<b>a</b>	<b>seat in front to riding</b>	Mit dem Sattel vor dem Fahrer gehalten fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.5
	b	stomach on seat to riding	Mit dem Bauch auf dem Sattel fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.6
<b>103</b>	<b>a</b>	<b>riding to seat in back</b>	Aus dem Fahren den Sattel zwischen den Beinen nach hinten herausziehen und mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten weiterfahren.	1.6
<b>104</b>	<b>a</b>	<b>seat in back to riding</b>	Mit dem Sattel hinter dem Fahrer gehalten fahren und wieder ins normale Fahren gelangen.	1.7
<b>105</b>	<b>a</b>	<b>ww to pedals</b>	Der Fahrer treibt das Rad mit den Füßen vor dem Rahmen auf dem Reifen an und wechselt ins Fahren.	2.8
	b	ww to riding 1ft	Vom Wheel Walk ins einbeinige Fahren übergehen.	3.1
	c	gliding to pedals	Vom Gliding ins normale Fahren übergehen.	3.3

	d	gliding to riding 1ft	Vom Gliding ins einbeinige Fahren übergehen.	3.5
	e	ww 1ft to pedals	Von Wheel Walk one foot ins normale Fahren übergehen.	3.0
<b>106</b>	<b>a</b>	<b>pick up seat in front</b>	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird mit einer Hand aufgehoben.	4.0
	b	pick up seat in front with toe	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird mit der Fußspitze aufgehoben indem leicht rückwärts getreten wird.	4.5
	c	pick up seat in front free foot	Mit dem Sattel vorne auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach vorne gehalten wird. Der Rahmen wird aufgehoben indem ein Fuß vom Pedal genommen wird, unter dem Rahmen platziert wird und somit der Rahmen nach oben gezogen wird.	4.2
<b>107</b>	<b>a</b>	<b>pick up seat in back</b>	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird mit einer Hand aufgehoben.	4.0
	b	pick up seat in back with heel	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird mit der Fußspitze aufgehoben indem leicht rückwärts getreten wird.	4.0
	c	pick up seat in back free foot	Mit dem Sattel hinten auf dem Boden schleifend fahren, den Rahmen aufheben und in eine aufrechte Position bringen, in der der Sattel frei nach hinten oder zur Seite gehalten wird. Der Rahmen wird aufgehoben indem ein Fuß vom Pedal genommen wird, unter dem Rahmen platziert wird und somit der Rahmen nach oben gezogen wird.	4.8
<b>108</b>	<b>a</b>	<b>seat in front to side ride</b>	Mit dem Sattel nach vorne gehalten fahren, abspringen, und im side ride landen.	5.0
<b>109</b>	<b>a</b>	<b>side ride to seat in front</b>	Aus dem side ride abspringen und mit dem Sattel nach vorne gehalten landen.	5.2
<b>110</b>	<b>a</b>	<b>side ride to hop on wheel</b>	Aus dem side ride abspringen und im hopping on wheel landen.	4.7
	b	side ride to sideways ww	Aus dem side ride abspringen und im sideways wheel walk landen.	5.3

<b>111</b>	<b>a</b>	<b>idling to stand up ww</b>	Vom idling ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	3.7
	b	idling to stand up ww frh	Vom idling ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	3.9
	c	hopping to stand up ww	Vom hopping ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	3.9
	d	hopping to stand up ww frh	Vom hopping ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.1
	e	stillstand to stand up ww	Vom stillstand ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.3
	f	stillstand to stand up ww frh	Vom stillstand ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.5
	g	riding to stand up ww	Vom Fahren ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.0
	h	riding to stand up ww frh	Vom Fahren ins stand up wheel walk springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.2
	i	riding bwd to stand up koosh koosh	Vom Rückwärtsfahren ins stand up koosh koosh springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen.	4.2
	j	riding bwd to stand up koosh koosh frh	Vom Rückwärtsfahren ins stand up koosh koosh springen, dabei verlassen beide Füße gleichzeitig die Pedalen und landen gleichzeitig auf dem Rahmen. Freihändig.	4.4
<b>112</b>	<b>a</b>	<b>1ft to stand up glide</b>	Vom einbeinigen Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	4.0
	b	1ft to stand up glide frh	Vom einbeinigen Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	4.1
	c	gliding to stand up glide	Vom gliding ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	3.8
	d	gliding to stand up glide frh	Vom gliding ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	3.9
	e	riding to stand up glide	Vom Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen.	4.2
	f	riding to stand up glide frh	Vom Fahren ins stand up gliding oder stand up gliding one foot on frame übergehen. Freihändig.	4.3
<b>113</b>	<b>a</b>	<b>1ft bwd to stand up</b>	Vom Rückwärtsfahren mit einem Fuß auf der Pedale	5.1

		<b>glide bwd</b>	ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen.	
	b	1ft bwd to stand up glide bwd frh	Vom Rückwärtsfahren mit einem Fuß auf der Pedale ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen. Freihändig.	5.3
	c	gliding bwd to stand up glide bwd	Vom gliding backward ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen.	4.9
	d	gliding bwd to stand up glide bwd frh	Vom gliding backward ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame übergehen. Freihändig.	5.1
	e	riding bwd to stand up glide bwd	Vom Rückwärtsfahren ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame springen. Beide Füße müssen gleichzeitig die Pedalen verlassen.	5.3
	f	riding bwd to stand up glide bwd frh	Vom Rückwärtsfahren ins stand up gliding bwd oder stand up gliding bwd, foot on frame springen. Beide Füße müssen gleichzeitig die Pedalen verlassen. Freihändig.	5.5
<b>114</b>	<b>a</b>	<b>stand up ww to hop on wheel frh</b>	Die Position des Fußes auf dem Rahmen beim stand up ww ins stand up hopping on wheel frh verändern. Freihändig.	3.6
	b	hop on wheel frh to stand up ww	Die Position des Fußes auf dem Rahmen beim hop on wheel frh ins stand up ww verändern. Freihändig.	3.6
<b>115</b>	<b>a</b>	<b>ww to crossover</b>	Vom wheel walk ins crossover übergehen.	3.7
	b	ww 1ft to crossover	Vom ww 1ft ins crossover übergehen.	3.8
	c	gliding to crossover	Vom gliding ins crossover übergehen.	4.2
<b>116</b>	<b>a</b>	<b>crossover to ww</b>	Vom crossover ins wheel walk übergehen.	3.7
	b	crossover to ww 1ft	Vom crossover ins ww 1ft übergehen.	3.8

### 5.44.3 Axis skills

<b>151</b>	<b>a</b>	<b>riding turn 90</b>	Fahren, sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	1.3
	b	riding turn 180	Fahren, sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	1.7
	c	riding turn 360	Fahren, sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	2.2
<b>152</b>	<b>a</b>	<b>bwd riding turn 90</b>	Rückwärts fahren, sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	2.3
	b	bwd riding turn 180	Rückwärts fahren, sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	2.7
	c	bwd riding turn 360	Rückwärts fahren, sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	3.5
<b>153</b>	<b>a</b>	<b>stand up full turn,</b>	Während des stand up glidings sich 360 Grad um eine	4.6

		<b>arms in</b>	vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	
	b	stand up full turn	Während des stand up glidings sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww.	4.8
	c	stand up 1.5 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 540 Grad (1.5x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	4.9
	d	stand up 1.5 turns	Während des stand up glidings sich 540 Grad (1.5x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww.	5.1
	e	stand up 2 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 720 Grad (2x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	5.3
	f	stand up 2 turns	Während des stand up glidings sich 720 Grad (2x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww.	5.5
	g	stand up 2.5 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 900 Grad (2.5x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	5.8
	h	stand up 2.5 turns	Während des stand up glidings sich 900 Grad (2.5x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww.	6.0
	i	stand up 3 turns, arms in	Während des stand up glidings sich 1080 Grad (3x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww. Während der Drehung sind die Arme am Körper.	6.3
	j	stand up 3 turns	Während des stand up glidings sich 1080 Grad (3x) um eine vertikale Achse drehen und dann weiterfahren im stand up gliding oder stand up ww.	6.5
<b>154</b>	<b>a</b>	<b>back turn</b>	Fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	2.6
	b	back turn seat in front, touching body	Fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.0
	c	back turn seat in front	Fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.2

	d	back turn seat in back, touching body	Fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.3
	e	back turn seat in back	Fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.8
	f	back turn, 1ft	Einbeinig mit einem Fuß auf der Pedale fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.5
<b>155</b>	<b>a</b>	<b>front turn</b>	Rückwärts fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.0
	b	front turn seat in front, touching body	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.2
	c	front turn seat in front	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach vorne gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.4
	d	front turn seat in back, touching body	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel festhält darf den Körper des Fahrers berühren.	3.4
	e	front turn seat in back	Rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.9
	f	front turn, 1ft	Rückwärts einbeinig fahren, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	3.7
<b>156</b>	<b>a</b>	<b>stand up back turn, arms in</b>	Auf dem Rahmen stehend gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Die Arme werden während der Drehung an den Körper herangezogen.	5.2
	b	stand up back turn	Auf dem Rahmen stehend gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	5.4
<b>157</b>	<b>a</b>	<b>stand up front turn,</b>	Auf dem Rahmen stehend rückwärts gliden, sich um	5.3

		<b>arms in</b>	180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren. Die Arme werden während der Drehung an den Körper herangezogen.	
	b	stand up front turn	Auf dem Rahmen stehend rückwärts gliden, sich um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und vorwärts in die ursprüngliche Fahrtrichtung weiterfahren.	5.5
<b>158</b>	<b>a</b>	<b>spin</b>	Einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.1
	b	spin 1ft	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.5
	c	spin 1ft ext	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der freie Fuß ist ausgestreckt.	3.7
<b>159</b>	<b>a</b>	<b>backward spin</b>	Rückwärts einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	4.0
	b	backward spin 1ft	Rückwärts einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	4.3
	c	backward spin 1ft ext	Rückwärts einbeinig einen kleinen Kreis fahren, während sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der freie Fuß ist ausgestreckt.	4.7
<b>160</b>	<b>a</b>	<b>toe point spin</b>	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Nachdem der Fuß platziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Eine Hand darf den Sattel halten.	3.6
	b	toe point spin frh	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Nachdem der Fuß platziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Ohne Hände am Sattel.	3.7
	c	1ft spin, hand holding foot	Einbeinig fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Der innere Fuß wird mit einer Hand gehalten. Das Knie ist gebeugt.	3.7
<b>161</b>	<b>a</b>	<b>toe point bwd spin</b>	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Nachdem der Fuß platziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Eine Hand darf den Sattel halten.	4.3
	b	toe point bwd spin frh	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Nachdem der Fuß platziert wurde, darf sich der Punkt in keine Richtung bewegen. Ohne Hände am Sattel.	4.5



	c	1ft spin bwd, hand holding foot	Einbeinig rückwärts fahrend sich um eine vertikale Achse des anderen Fußes, welcher auf einem Punkt platziert ist, drehen. Der innere Fuß wird mit einer Hand gehalten. Das Knie ist gebeugt.	5.0
162	a	<b>cross over toe point spin</b>	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt, muss den Boden berühren und darf sich während der Umdrehungen in keine Richtung bewegen, sobald auf dem Boden platziert.	4.0
	b	cross over spin	Einbeinig einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt.	3.9
163	a	<b>cross over spin bwd</b>	Einbeinig rückwärts einen kleinen Kreis fahren. Der Oberkörper rotiert um eine vertikale Achse. Der antreibende Fuß ist auf der entgegengesetzten Pedale. Der nicht antreibende Fuß ist ausgestreckt.	4.4
164	a	<b>spin seat in front, seat against body</b>	Mit dem Sattel nach vorne gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.5
	b	spin seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.7
165	a	<b>spin seat in back, seat against body</b>	Mit dem Sattel nach hinten gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.6
	b	spin seat in back	Mit dem Sattel nach hinten gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.9
166	a	<b>spin seat on side, seat touching body</b>	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.4
	b	spin seat on side	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einen kleinen Kreis fahren, sodass sich der Oberkörper um eine vertikale Achse dreht.	3.8
167	a	<b>pirouette, arms in</b>	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Vorwärtsfahren gewonnen. Die Arme dürfen während der Pirouette an den Körper gezogen werden und müssen nicht ausgestreckt und horizontal sein.	3.9
	b	pirouette	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das	4.7

			Drehmoment wird durch Vorwärtsfahren gewonnen.	
<b>168</b>	<b>a</b>	<b>backward pirouette, arms in</b>	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Rückwärtsfahren gewonnen. Die Arme dürfen während der Pirouette an den Körper gezogen werden und müssen nicht ausgestreckt und horizontal sein.	5.2
	<b>b</b>	backward pirouette	Sich um eine vertikale Achse drehen. Das Drehmoment wird durch Rückwärtsfahren gewonnen.	5.5
<b>169</b>	<b>a</b>	<b>pirouette seat in front, against bdy, arm in</b>	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.0
	<b>b</b>	pirouette seat in front, seat against body	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	4.7
	<b>c</b>	pirouette seat in front, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.2
	<b>d</b>	pirouette seat in front	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach vorne gehalten wird.	4.9
<b>170</b>	<b>a</b>	<b>pirouette seat in back, against bdy, arm in</b>	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.1
	<b>b</b>	pirouette seat in back, seat against body	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	4.8
	<b>c</b>	pirouette seat in back, arm in	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird. Der Arm darf während der Pirouette an den Körper gezogen werden und muss nicht ausgestreckt und horizontal sein.	4.3
	<b>d</b>	pirouette seat in back	Sich um eine vertikale Achse drehen, während der Sattel nach hinten gehalten wird.	5.0

#### 5.44.4 Single short skills

<b>201</b>	<b>a</b>	<b>hop-twist 90</b>	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.3
	<b>b</b>	hop-twist 180	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.8

	c	hop-twist 360	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem Sprung 360 Grad um eine vertikale Achse drehen.	4.1
	d	hop-twist frh 90	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	2.5
	e	hop-twist frh 180	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.0
	f	hop-twist frh 360	Mit dem Einrad springen und sich dabei in einem freihändigen Sprung 360 Grad um eine vertikale Achse drehen.	4.5
<b>202</b>	<b>a</b>	<b>riding hoptwist 90</b>	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	2.5
	b	riding hoptwist 180	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und rückwärts weiterfahren.	3.0
	c	riding hoptwist 360	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und weiterfahren.	4.1
	d	riding hoptwist frh 90	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig weiterfahren.	2.6
	e	riding hoptwist frh 180	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig rückwärts weiterfahren.	3.5
	f	riding hoptwist frh 360	Vorwärts fahren und in einem Sprung sich 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und freihändig weiterfahren.	4.6
<b>203</b>	<b>a</b>	<b>hoptwist on wheel 90</b>	Während Hopping on Wheel in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.1
	b	hoptwist on wheel 180	Während Hopping on Wheel in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.6
	c	hoptwist on wheel frh 90	Während Stand up Hopping on Wheel freehanded in einem Sprung sich 90 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.7
	d	hoptwist on wheel frh 180	Während Stand up Hopping on Wheel freehanded in einem Sprung sich 180 Grad um eine vertikale Achse drehen.	3.9
<b>204</b>	<b>a</b>	<b>hop over</b>	Mit dem Einrad in Fahrtrichtung über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	2.7
	b	sideways hop over	Mit dem Einrad seitlich über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	2.6
	c	hop over, seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten in Fahrtrichtung über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide	3.1

			Hände dürfen den Sattel berühren.	
	d	sideways hop over, seat in front, against body	Mit dem Einrad seitlich über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren oder die Hand, die den Sattel hält oder der Sattel dürfen am Körper bleiben.	3.0
	e	sideways hop over, seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten seitlich über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren.	3.3
	f	sideways hop over, hop on wheel	Im Hopping on Wheel über den 50 cm-Mittelkreis springen. Eine oder beide Hände dürfen den Sattel berühren oder die Hand, die den Sattel hält oder der Sattel dürfen am Körper bleiben.	3.3
	g	sideways hop over, stand up hop on wheel frh	Im Hopping on Wheel freihändig über den 50 cm-Mittelkreis springen.	3.8
<b>205</b>	<b>a</b>	<b>wheel grab</b>	Während dem Fahren, Hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren.	1.3
	b	wheel grab, 1ft ext	Während dem Fahren, Hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Ein Fuß wird von der Pedale genommen und weggestreckt, bevor der Reifen losgelassen wird.	2.2
	c	wheel grab, 2ft ext	Während des Fahrens, beim Hüpfen oder Pendeln nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird.	3.5
	d	wheel grab seat in front	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	3.1
	e	wheel grab seat in front, 1ft ext	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Ein Fuß wird von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	3.4
	f	wheel grab seat in front, 2ft ext	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren.	4.0
	g	wheel grab seat in front, 2ft ext to back	Im Hopping seat in front nach vorne lehnen und mit einer oder beiden Händen den Reifen vor dem Rahmen	4.8

			berühren. Beide Füße werden von der Pedale genommen und weggestreckt bevor der Reifen losgelassen wird. Der Sattel oder die haltenden Hände dürfen den Körper berühren. Beide Füße sind nach hinten ausgestreckt, berühren sich und ihr Winkel ist zwischen parallel zum Boden (horizontal) und 45 Grad zu horizontal.	
206	a	<b>bounce seat, riding</b>	Vom Fahren im seat in front den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.2
	b	bounce seat, idling	Vom Pendeln im seat in front den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.4
	c	bounce seat, hopping	Vom Hüpfen im seat in Front den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.0
	d	bounce seat in back, riding	Vom Fahren im seat in Back den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.7
	e	bounce seat in back, idling	Vom Pendeln im seat in Back den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	4.0
	f	bounce seat in back, hopping	Vom Hüpfen im seat in Back den Sattel einmal auf den Boden prellen und wieder fangen. Eine oder beide Hände dürfen benutzt werden und die Hände oder der Sattel dürfen am Körper bleiben. Während des Prellens wird das Einrad kurz freigegeben.	3.7
207	a	<b>touch seat on floor</b>	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren, wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird.	3.1
	b	touch seat 2 times on floor	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren, wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird. Der Sattel berührt den Boden zweimal, bevor man ins Fahren, Pendeln oder Springen im seat in front zurück geht.	3.3

	c	touch seat 3 times on floor	Während des Fahrens, beim Pendeln oder Hopping seat in Front nach unten beugen und mit dem Sattel den Boden berühren, wobei der Sattel mit einer Hand nach vorne gehalten wird. Der Sattel berührt den Boden dreimal, bevor man ins Fahren, Pendeln oder Springen zurück geht.	3.4
<b>208</b>	a	<b>touch the floor</b>	Sitzend oder auf den Pedalen stehend in sitzender Position nach unten beugen und den Boden mit einer Hand berühren.	2.5
	b	touch the floor with both hands	Sitzend oder auf den Pedalen stehend in sitzender Position nach unten beugen und den Boden mit einer Hand berühren. Beide Hände berühren den Boden gleichzeitig.	3.5
<b>209</b>	a	<b>touch the floor, seat in front</b>	Nach unten beugen und mit einer Hand den Boden berühren, wobei der Sattel mit der anderen Hand nach vorne gehalten wird.	3.0
<b>210</b>	a	<b>seat drop</b>	Vom hopping seat in front, wobei der Sattel mit einer oder beiden Händen gehalten wird und am Körper bleibt, den Sattel nach vorne fallen lassen, bis er am vorderen Fuß stehen bleibt. Der Winkel vom Rahmen muss zwischen fast den Boden berühren und 45 Grad sein. Um den Sattel in die Hände zurückzunehmen, lehnt der Fahrer sich zurück und schnippt den Rahmen mit dem vorderen Fuß nach oben oder beugt sich herunter und hebt ihn mit einer Hand auf.	3.3
	b	seat drop, twist 90	Vom hopping seat in front, wobei der Sattel mit einer oder beiden Händen gehalten wird und am Körper bleibt, den Sattel nach vorne fallen lassen, bis er am vorderen Fuß stehen bleibt. Der Winkel vom Rahmen muss zwischen fast den Boden berühren und 45 Grad sein. Der Fahrer dreht sich mit dem Rad um 90 Grad und holt den Sattel in die Hände zurück. Dabei lehnt der Fahrer sich zurück und schnippt den Rahmen mit dem vorderen Fuß nach oben oder beugt sich herunter und hebt ihn mit einer Hand auf.	3.5
<b>211</b>	a	<b>crank idle kick, seat against body</b>	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel zwischen 45 und 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.3
	b	crank idle kick	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel zwischen 45 und 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen.	3.5
	c	crank idle kick, seat against body, high	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel von mehr als 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält, darf am Körper bleiben.	3.9

	d	crank idle kick, high	Im crank idle den Fuß, der auf der Pedale ist, vom Einrad in einem Winkel von mehr als 90 Grad relativ zur Ausgangsposition wegstossen.	4.3
<b>212</b>	<b>a</b>	<b>hop on wheel kick</b>	Während des hopping on wheel mit einem Bein vom Rad weg treten und wieder ins hopping on wheel übergehen.	3.2
	b	hop on wheel kick, 2 feet	Während des Hopping on wheel beide Beine vom Rad weg treten und wieder ins hopping on wheel übergehen.	3.6
<b>213</b>	<b>a</b>	<b>pedals to hop on wheel</b>	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins Hopping on Wheel übergehen.	2.9
	b	pedals to hop on wheel, riding	Vom Fahren oder Pendeln beide Füße nacheinander auf das Rad stellen, wobei ein Fuß vor und der andere hinter den Rahmen gestellt wird, und ins hopping on wheel übergehen.	3.4
	c	ww to hop on wheel	Vom wheel walk beide Füße nacheinander auf das Rad stellen, wobei ein Fuß vor und der andere hinter den Rahmen gestellt wird, und ins hopping on wheel übergehen.	3.8
	d	pedals to stand up hop on wheel, frh	Vom Fahren einen Fuß vor und den anderen hinter den Rahmen auf das Rad stellen, sich aufstehen und ins hopping on wheel freehanded übergehen.	3.5
	e	pedals 270 to hop on wheel	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins hopping on wheel übergehen. Das Einrad wird um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	4.0
	f	pedals 450 to hop on wheel	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins hopping on wheel übergehen. Das Einrad wird um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	5.3
	g	pedals to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins Sideways wheel walk übergehen.	3.4
	h	pedals 270 to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins sideways wheel walk übergehen. Das Einrad wird um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	4.7
	i	pedals 450 to sideways ww	Vom fahrenden oder hüpfenden seat in front auf das Rad springen und ins sideways wheel walk übergehen. Das Einrad wird um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf dem Reifen platziert werden.	6.0
<b>214</b>	<b>a</b>	<b>hop on wheel to pedals</b>	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen.	3.4

	b	hop on wheel to pedals, step down	Vom hopping on wheel ins Fahren oder Pendeln, wobei die Füße nacheinander auf die Pedalen gesetzt werden.	3.4
	c	hop on wheel to ww	Vom hopping on wheel ins wheel walk übergehen.	3.3
	d	stand up hop on wheel frh to pedals	Vom stand up hopping on wheel freihändig ins Fahren runterspringen.	4.0
	e	hop on wheel 270 to pedals	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen. Das Einrad wird dabei um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	4.2
	f	hop on wheel 450 to pedals	Vom hopping on wheel ins seat in front, seat against body oder ins Fahren runterspringen. Das Einrad wird dabei um 450 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	5.8
	g	sideways ww to pedals	Vom sideways wheel walk ohne zu hüpfen ins seat in front, seat against body oder fahren springen oder steigen.	3.9
	h	sideways ww 270 to pedals	Vom sideways wheel walk ohne zu hüpfen ins seat in front, seat against body oder Fahren springen oder steigen. Das Einrad wird dabei um 270 Grad um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf die Pedalen gesetzt werden.	6.0
<b>215</b>	<b>a</b>	<b>180 unispin</b>	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	3.6
	b	360 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	4.6
	c	540 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	5.7
	d	720 unispin	Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 720 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im	6.8



			Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	
e	180 unispin to seat in front		Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	3.6
f	360 unispin to seat in front		Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	4.6
g	540 unispin to seat in front		Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	5.7
h	180 unispin to idling 1ft		Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im idling 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	4.0
i	360 unispin to idling 1ft		Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im pendeln 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	5.0
j	540 unispin to idling 1ft		Aus dem Springen seat in front, seat against body hochspringen und das Einrad oder den Körper um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend im pendeln 1ft landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt.	6.2
k	180 unispin to idling 1ft seat in front		Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und einbeinig seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	4.7
l	360 unispin to idling 1ft		Vom Einrad hochspringen und das Einrad oder den	5.7

		seat in front	Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und einbeinig seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände dürfen den Sattel berühren.	
	m	riding 180° unispin	Aus dem seat in front hochspringen und das Einrad oder den Körper um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen oder in seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände den Sattel berühren.	3.9
	n	riding 360° unispin	Aus dem seat in front hochspringen und das Einrad oder den Körper um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder im Sattel sitzend mit den Füßen auf den Pedalen oder Kurbeln landen oder im seat in front landen. Der Körper darf sich nicht mehr als um 90 Grad drehen. Es ist kein Kontakt mit dem Laufrad erlaubt. Der Sattel darf den Fahrer und die Hände den Sattel berühren.	4.9
<b>216</b>	<b>a</b>	<b>180 unispin to ww</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk landen.	4.3
	<b>b</b>	<b>360 unispin to ww</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk landen.	5.3
	<b>c</b>	<b>180 unispin to ww 1ft</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk 1ft landen.	4.5
	<b>d</b>	<b>360 unispin to ww 1ft</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im wheel walk 1ft landen.	5.5
<b>217</b>	<b>a</b>	<b>180 unispin to stand up hop on wheel frh</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel freehanded landen. Beim Landen auf dem Rad dürfen die Hände nach dem ersten Sprung nicht den Sattel berühren.	4.5
	<b>b</b>	<b>360 unispin to stand up hop on wheel frh</b>	Vom Einrad hochspringen, es um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel freehanded landen. Beim Landen auf dem Rad dürfen die Hände nach dem ersten Sprung nicht den Sattel berühren.	5.5
<b>218</b>	<b>a</b>	<b>180 unispin on wheel</b>	Vom hopping on wheel hochspringen das Einrad 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel landen.	3.8
	<b>b</b>	<b>360 unispin on wheel</b>	Vom hopping on wheel hochspringen das Einrad 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und im hopping on wheel landen.	4.8
<b>219</b>	<b>a</b>	<b>crankflip, feet on</b>	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen	3.8

		<b>pedals</b>	ohne dass die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	
	b	crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	5.1
	c	double crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung zwei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	5.6
	d	triple crankflip	Aus dem Fahren springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung drei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen.	6.1
	e	crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung eine komplette Umdrehung vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	5.2
	f	double crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung zwei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	5.7
	g	triple crankflip, seat in front	Aus dem seat in front springen und das Laufrad drehen, wobei die Füße die Pedalen verlassen, sodass das Laufrad vor der Landung drei komplette Umdrehungen vollzieht. Beide Hände dürfen den Sattel berühren und das Rad darf sich vorwärts oder rückwärts drehen. Der Sattel oder die Hand, die den Sattel hält darf am Körper bleiben.	6.2
<b>220</b>	<b>a</b>	<b>crankflip 180 unispin</b>	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 180 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	5.5

	b	crankflip 360 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 360 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	6.5
	c	crankflip 540 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad eine komplette Umdrehung macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 540 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	7.5
	d	double crankflip 180 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 180 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	5.9
	e	double crankflip 360 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 360 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	6.9
	f	double crankflip 540 unispin	Aus dem Fahren oder Springen seat in front abspringen und mitten in der Luft die vordere Pedale so anstoßen, dass das Rad zwei komplette Umdrehungen macht. Gleichzeitig wird das Einrad noch um 540 Grad gedreht. Der Fahrer landet entweder im Fahren oder im seat in front, seat against body.	7.9
221	a	<b>crank flip, standing on frame</b>	Vom hopping seat in front, seat against body hochspringen und mit einem Fuß auf dem Reifen und mit dem anderen auf der Gabel landen. Das Rad wird angestoßen, sodass es eine volle Rückwärtsumdrehung macht, bevor der Fahrer im hopping seat in front, seat against body landet.	4.4
222	a	<b>leg around, riding to riding</b>	Aus dem Fahren, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen.	3.3
	b	leg around twice, riding to riding	Aus dem Fahren, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst hinten, dann vorne um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird.	4.4
	c	leg around, riding to seat on side, 1 hand	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling seat on side, touching body übergehen. Es wird nur eine Hand benutzt.	3.4

	d	leg around, riding to seat on side	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.0
	e	leg around, riding to crank idle, 1 hand	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es wird nur eine Hand benutzt.	3.6
	f	leg around, riding to crank idle	Aus dem Fahren ein Bein über den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	g	leg around, riding to crank idle, rev	Aus dem Fahren ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins crank idle, seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.3
	h	leg around, riding to seat in back	Aus dem Fahren ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um den vorderen Teil des Sattels und ins seat in back übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.6
<b>223</b>	<b>a</b>	<b>leg around, seat on side to riding</b>	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins Fahren übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.5
	b	leg around, seat on side to crank idle	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Rads schwingen und ins crank idle übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.6
	c	leg around, seat on side to seat in front	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins seat in front übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	d	leg around, seat on side to seat in front, rev	Vom seat on side ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins seat in front übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	e	leg around, seat on side to side hopping	Vom seat on side ein Bein um den vorderen Teil des Rads schwingen und ins side hopping springen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.4
<b>224</b>	<b>a</b>	<b>leg around, crank idle to riding, 1 hand</b>	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins idling übergehen. Eine Hand ist am Sattel.	2.6
	b	leg around, crank idle to riding, frh	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln übergehen. Freihändig.	3.1
	c	leg around, crank idle to 1ft idle	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln 1ft übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.1
	d	leg around, crank idle to seat on side	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Rads schwingen und ins pendeln seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	2.6

	e	leg around, crank idle to seat in front	Vom crank idle ein Bein um den vorderen Teil des Sattels schwingen und ins pendeln seat in front übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.4
	f	leg around, crank idle to crank idle	Vom crank idle ein Bein um den vorderen, dann um den hinteren Teil des Sattels schwingen und ins crank idle übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.8
	g	crank idle to side hopping	Vom crank idle ins side hopping oder side hopping, foot touching tire springen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.8
	h	crank idle to hop on wheel	Vom crank idle ins hop on wheel übergehen, indem auf das Laufrad gestiegen wird. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.9
	i	crank idle to hop on wheel, jump	Vom crank idle ins hop on wheel übergehen, indem auf das Laufrad gesprungen wird. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	4.1
<b>225</b>	<b>a</b>	<b>leg around, seat in front to riding</b>	Vom seat in front, seat against body, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	2.7
	b	leg around twice, seat in front to riding	Vom seat in front, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst hinten, dann vorne um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird.	3.9
	c	leg around, seat in front to seat in front	Vom seat in front, seat against body, ein Bein erst hinten, dann vorne um den Sattel schwingen und ins seat in front übergehen. Beide Hände dürfen benutzt werden.	3.4
	d	leg around, seat in front to seat on side	Vom seat in front, seat against body ein Bein erst um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann den Sattel zu einer Seite ziehen und den anderen Fuß auf die Pedale setzen und ins pendeln seat on side, touching body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.0
	e	leg around, seat in front to crank idle	Vom seat in front, seat against body ein Bein erst um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann den Sattel zu einer Seite ziehen und den anderen Fuß auf die Kurbel setzen und ins crank idle seat against body übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.2
	f	leg around, seat in front to seat in back	Vom seat in front, seat against body ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um den vorderen Teil des Sattels und ins seat in back übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	3.4
<b>226</b>	<b>a</b>	<b>leg around, seat in back to riding</b>	Vom seat in back ein Bein um den hinteren Teil des Sattels schwingen, dann das Bein und den Körper um	3.7

			den vorderen Teil des Sattels und ins Fahren übergehen. Es dürfen beide Hände benutzt werden.	
	b	leg around twice, seat in back to riding	Vom seat in back, ein Bein erst vorne, dann hinten um den Sattel schwingen und ins Fahren übergehen. Das Bein wird noch ein zweites Mal erst vorne, dann hinten um den Sattel geschwungen, bevor der Fuß zurück auf die Pedale gesetzt wird. Beide Hände dürfen benutzt werden.	4.4
227	a	<b>Step around</b>	Vom seat in front, um das Einrad steigen, ohne dass das Einrad springt oder sich dreht, sodass die Füße die Pedalen wechseln. Der Fahrer sieht in die entgegengesetzte Richtung und sitzt im Sattel.	3.9
	b	jump around	Vom seat in front hopping hochspringen und sich um 180 Grad drehen bevor man wieder auf den Pedalen landet.	4.9
	c	inverse	Vom seat on side, ein Bein nach hinten schwingen und dann um das Einrad steigen, ohne dass das Einrad springt oder sich dreht, sodass die Füße die Pedalen wechseln. Der Fahrer sieht in die entgegengesetzte Richtung und sitzt im Sattel.	4.8
228	a	<b>180 unispin, 180 hoptwist</b>	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, sodass das Einrad sich relativ zum Boden um 360 Grad dreht.	5.1
	b	360 unispin, 180 hoptwist	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, sodass das Einrad sich relativ zum Boden um 540 Grad dreht.	5.4
	c	540 unispin, 180 hoptwist	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die selbe Richtung gedreht werden, sodass das Einrad sich relativ zum Boden um 720 Grad dreht.	5.8

	d	360 unispin, 180 hoptwist, opposite	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 360 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die entgegengesetzte Richtung gedreht werden, sodass das Einrad sich relativ zum Boden um 180 Grad dreht.	5.8
	e	540 unispin, 180 hoptwist, opposite	Sich in einem Sprung aus dem hopping seat in front, seat touching body um 180 Grad um eine vertikale Achse drehen. Gleichzeitig vom Einrad abspringen und das Einrad relativ zu dem Körper des Fahrers um 540 Grad um eine vertikale Achse drehen und wieder auf den Pedalen oder Kurbeln im seat in front laden. Beide Drehungen müssen in die entgegengesetzte Richtung gedreht werden, sodass das Einrad sich relativ zum Boden um 360 Grad dreht.	6.3
<b>229</b>	<b>a</b>	<b>180 sidespin</b>	Vom Fahren oder Springen seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 180 Grad drehen, analog zum 180 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	5.4
	b	360 sidespin	Vom Fahren oder hopping seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 360 Grad drehen, analog zum 360 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	5.8
	c	540 sidespin	Vom Fahren oder hopping seat in front, seat touching body hochspringen und das Einrad um 540 Grad drehen, analog zum 540 unispin. Während des unispins dreht sich ein Bein komplett um das Einrad, in die selbe Richtung in die sich auch das Einrad dreht (erst hinter dem Sattel, dann vor dem Sattel) bevor beide Füße wieder auf den Pedalen landen. Die den Sattel andrehende Hand ist ursprünglich vor dem Körper, nach der Landung allerdings hinter dem Körper.	6.3

#### 5.44.5 Counted short skills



251	a	<b>idling</b>	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet.	1.8
	b	idling 1ft	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der andere hat keinen Kontakt zum Pedal oder Reifen.	2.1
	c	idling 1ft ext	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der zweite wird ausgestreckt gehalten.	2.3
	d	idling 1ft crossed	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal, der zweite wird überkreuzt zu dem pedalierenden Fuß gehalten.	2.3
252	a	<b>idling seat in front, seat against body</b>	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper berühren.	2.5
	b	idling seat in front	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Der Sattel darf den Körper nicht berühren.	2.8
	c	idling 1ft seat in front, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper berühren.	2.9
	d	idling 1ft seat in front	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper nicht berühren.	3.3
	e	idling 1ft seat in front ext, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei vor dem Fahrer gehalten. Nur ein Fuß steht auf dem untern Pedal. Der Sattel darf den Körper berühren. Der freie Fuß wird ausgestreckt gehalten.	3.2
	f	idling seat in back, seat against body	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der	3.1

			Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei hinter dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper berühren.	
	g	idling seat in back	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Der Sattel wird dabei hinter dem Fahrer gehalten. Der Sattel oder die Hand die den Sattel hält dürfen den Körper nicht berühren.	3.4
<b>253</b>	<b>a</b>	<b>idling seat on side, seat touching body</b>	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren.	2.7
	b	idling seat on side frh, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Sattel darf den Körper, aber keine Hand den Sattel berühren.	2.9
	c	idling seat on side	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben außer der einen Hand, die den Sattel hält	3.0
	d	idling 1ft seat on side, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einbeinig pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren.	3.1
	e	idling 1ft seat on side	Mit nur einem Fuß auf der Pedale und dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben außer der einen Hand, die den Sattel hält	3.5
	f	idling 1ft ext seat on side, touching body	Mit dem Sattel zur Seite gehalten einbeinig pendeln. Der Sattel darf den Körper berühren. Das freie Bein ist ausgestreckt.	3.6
	g	idling 1ft ext seat on side	Mit nur einem Fuß auf der Pedale und dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Der Fahrer darf keinen Kontakt zu dem Sattel haben außer der einen Hand, die den Sattel hält. Das freie Bein ist ausgestreckt.	4.2
	h	side idle	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Ein Fuß ist auf der entgegengesetzten Seite, der Sattel wird mit beiden Händen gehalten. Der Sattel oder die Hände, die den Sattel halten dürfen den Körper berühren.	4.0
	i	side idle, 1 hand	Mit dem Sattel zur Seite gehalten pendeln. Ein Fuß ist auf der entgegengesetzten Seite, der Sattel wird mit einer Hand gehalten. Der Sattel oder die eine Hand, die den Sattel halten darf den Körper berühren.	4.1
<b>254</b>	<b>a</b>	<b>crank idle, seat against body</b>	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf derselben Seite auf der Kurbel steht. Der Sattel oder die den Sattel haltende Hand darf den Körper des Fahrers berühren.	2.9
	b	crank idle freehand, seat against body	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung	3.1

			bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf derselben Seite auf der Kurbel steht. Der Sattel darf den Körper des Fahrers berühren, jedoch darf keine Hand den Sattel berühren.	
	c	crank idle	Das Einrad mit dem Sattel an der Seite auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. Ein Fuß ist hierbei auf der Pedale während der andere Fuß auf derselben Seite auf der Kurbel steht. Der Fahrer keinen Kontakt mit dem Sattel haben außer der einen Hand die den Sattel hält	3.2
<b>255</b>	<b>a</b>	<b>wheel idle</b>	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei beide Füße auf dem Reifen sind. Ein Fuß steht vor der Gabel, der andere hinter der Gabel.	3.7
	b	wheel idle, 1ft	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei ein Fuß auf dem Reifen ist.	3.6
	c	wheel idle, 1ft ext	Das Einrad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei ein Fuß auf dem Reifen ist. Das andere Bein ist ausgestreckt.	3.8
<b>256</b>	<b>a</b>	<b>twisting</b>	Das Einrad auf der Stelle nach links und rechts um eine vertikale Achse drehen.	2.6
<b>257</b>	<b>a</b>	<b>stillstand</b>	auf einer Stelle stehen, ohne dass sich das Rad bewegt.	3.6
<b>258</b>	<b>a</b>	<b>hopping</b>	Mit dem Einrad hüpfen, während eine Hand den Sattel festhält.	1.8
	b	hopping freehand	Freihändig mit dem Einrad hüpfen.	2.0
<b>259</b>	<b>a</b>	<b>hopping seat in front, seat against body</b>	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel oder die haltende Hand darf den Körper berühren.	2.5
	b	hopping seat in front	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen.	2.8
	c	hopping seat in back, seat against body	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel oder die haltende Hand darf den Körper berühren. Der Sattel wird nach hinten gehalten.	3.1
	d	hopping seat in back	Mit dem Sattel nach vorne gehalten hüpfen. Der Sattel wird nach hinten gehalten.	3.4
<b>260</b>	<b>a</b>	<b>hop on wheel</b>	Der Fahrer hüpfen, hierbei steht er mit einem Fuß vor, und mit dem anderen Fuß hinter dem Rahmen auf dem Reifen. Der Sattel wird mit beiden Händen gehalten.	2.6
	b	Hop on wheel, sitting	Der Fahrer hüpfen, hierbei sitzt er auf dem Sattel, ein oder beide Füße sind auf dem Reifen. Eine Hand darf den Sattel halten.	3.2
	c	hop on wheel, sitting, freehand	Der Fahrer hüpfen, hierbei sitzt er auf dem Sattel, ein oder beide Füße sind auf dem Reifen. Freihändig.	3.4
	d	stand up hop on wheel, 1 hand	Der Fahrer hüpfen, hierbei steht er auf dem Laufrad mit einem Fuß vor dem Rahmen und dem anderen Fuß hinter dem Rahmen. Der Sattel ist zwischen den Beinen. Eine Hand hält den Sattel fest.	3.1

	e	stand up hop on wheel, freehanded	Der Fahrer hüpft, hierbei steht er auf dem Laufrad mit einem Fuß vor dem Rahmen und dem anderen Fuß hinter dem Rahmen. Der Sattel ist zwischen den Beinen. Keine Hand hält den Sattel fest.	3.6
261	a	<b>hoptwisting</b>	Auf einer Stelle hüpfend, das Einrad um eine vertikale Achse nach links und dann nach rechts drehen. Es muss ein Minimum von 5 aufeinanderfolgenden Zyklen (Links- und Rechtsdrehungen) ausgeführt werden. Keine Hand darf den Sattel berühren.	2.6
262	a	<b>side hopping</b>	Einbeinig neben dem Einrad hüpfen, mit dem Fuß auf der entgegengesetzten Pedale, der Sattel darf mit beiden Händen gehalten werden. Das freie Bein ist gestreckt	2.9
	b	side hopping, foot touching tire	Einbeinig neben dem Einrad hüpfen, mit dem Fuß auf der entgegengesetzten Pedale, der Sattel darf mit beiden Händen gehalten werden. Der andere Fuß berührt den Reifen.	2.8

#### 5.44.6 Aufstiege

301	a	<b>mount, 1 hand</b>	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Eine Hand hält sich am Sattel fest.	1.2
	b	mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten.	1.3
	c	mount to idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Sofort pendeln, ohne zu fahren.	1.5
	d	mount to 1ft idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Sofort einbeinig pendeln, ohne zu fahren.	2.0
	e	mount to 1ft ext idle	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Sofort einbeinig mit einem ausgestrecktem Bein pendeln, ohne zu fahren.	2.5

302	a	<b>rolling mount</b>	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man einen Fuß auf das hintere Pedal stellt und über das Rad aufsteigt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin geradeaus fährt.	1.8
	b	rolling mount to 1ft	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man einen Fuß auf das hintere Pedal stellt und direkt mit dem Einbein fahren beginnt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin geradeaus fährt.	2.5
	c	rolling mount to 1ft ext	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man einen Fuß auf das hintere Pedal stellt und direkt mit dem Einbein fahren mit ausgestrecktem Fuß beginnt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin geradeaus fährt.	2.7
	d	rolling mount to gliding	Auf das Einrad direkt zum Gliding aufsteigen während man es vorwärts schiebt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin geradeaus fährt. Kein Fuß darf eine Pedale berühren.	3.7
	e	rolling mount to coasting	Auf das Einrad direkt zum Coasten aufsteigen während man es vorwärts schiebt, ohne dass das Rad pausiert, stoppt oder rückwärts rollt, und man weiterhin geradeaus fährt. Kein Fuß darf eine Pedale berühren.	4.5
303	a	<b>back mount</b>	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt.	1.9
	b	back mount to idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt zu pendeln.	2.1
	c	back mount to 1ft idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt einbeinig zu pendeln.	2.6
	d	back mount to 1ft ext idle	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der Fahrer beginnt direkt einbeinig mit ausgestrecktem Bein zu pendeln.	3.1
	e	back mount to ww	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad	2.7

			nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt Wheel Walk zu fahren.	
	f	back mount to ww 1ft	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt einbeinig Wheel Walk zu fahren.	3.2
	g	back mount to ww 1ft ext	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt einbeinig mit einem ausgestrecktem Bein Wheel Walk zu fahren.	3.5
	h	back mount to stand up ww	Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Fahrer einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. Der zweite Fuß wird direkt auf den Reifen gestellt und der Fahrer beginnt Stand up Wheel Walk zu fahren.	4.0
<b>304</b>	<b>a</b>	<b>mount to stomach on seat, 1 hand on seat</b>	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Bauch liegt auf dem Sattel. Eine Hand hält den Sattel fest.	1.5
	b	mount to stomach on seat	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Bauch liegt auf dem Sattel.	2.0
	c	mount to seat in front, touching body	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Sattel wird vor dem Körper gehalten. Der Sattel und die Hand die ihn hält dürfen den Körper berühren.	2.0
	d	mount to seat in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten, indem der Fahrer einen Fuß auf das hinter Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. Der Sattel wird vor dem Körper gehalten. Der Sattel und die Hand die ihn hält dürfen den Körper nicht berühren.	2.4
<b>305</b>	<b>a</b>	<b>side mount</b>	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das ander Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen	1.8

			und nach dem Hinsetzen auch der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.	
	b	side mount leg around	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel ein mal komplett und wird nach dem Hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	3.4
	c	side mount leg around twice	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel zwei mal komplett und wird nach dem Hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	4.9
	d	side mount from on wheel	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß vorne um den Sattel auf das zweite Pedal. Kein Fuß darf den Boden berühren.	2.5
	e	side mount from on wheel leg around	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß vorne um den Sattel auf das zweite Pedal. Der Fuß muss den Sattel einmal komplett umkreisen. Kein Fuß darf den Boden berühren.	4.1
<b>306</b>	<b>a</b>	<b>side mount reverse</b>	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen und nach dem Hinsetzen auch der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.	1.8
	b	side mount reverse leg around	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen. Der zweite Fuß umrundet den Sattel ein mal komplett und wird nach dem Hinsetzen auf das Pedal gesetzt.	3.4
	c	side mount reverse leg around twice	Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf die linke Pedale gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und	4.9

			das andere Bein hinter dem Sattel vorbei geschwungen wird. Der zweite Fuß umrundet den Sattel zwei Mal komplett und wird nach dem Hinsetzen auf die Pedale gesetzt.	
	d	side mount reverse from on wheel	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß hinten um den Sattel auf das zweite Pedal. Kein Fuß darf den Boden berühren.	2.5
	e	side mount reverse from on wheel leg around	Der Fahrer steigt auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sattel und der entsprechende Fuß ist auf dem Fahrer zugewandten Pedale. Der zweite Fuß ist auf der Reifenkante. Man hebt das Einrad an und schwingt den zweiten Fuß hinten um den Sattel auf das zweite Pedal. Der Fuß muss den Sattel einmal komplett umkreisen. Kein Fuß darf den Boden berühren.	4.1
<b>307</b>	<b>a</b>	<b>jump mount</b>	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale.	2.2
	b	free jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Der Sattel muss losgelassen werden bevor die Füße den Boden verlassen.	2.7
	c	jump mount to seat in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Bei der Landung wird der Sattel vor dem Körper gehalten und darf den Körper nicht berühren.	2.5
	d	jump mount to seat in back	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Beide Füße berühren gleichzeitig die Pedale. Bei der Landung wird der Sattel hinter dem Körper gehalten und darf den Körper nicht berühren.	2.7
	e	jump mount to ww	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung in Radlauf Position. Beide Füße werden auf dem Reifen aufgesetzt.	2.9
	f	jump mount from on wheel	Das Einrad liegt auf der Seite. Der Fahrer steht auf der Reifenseite, kein Fuß berührt den Boden, dann hochspringen den Sattel in Position bringen und auf dem Sattel und den Pedalen landen.	2.9
	g	180 unispin jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer oder das Einrad drehen sich um 180° nachdem er den Boden	2.8



			verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	
	h	360 unispin jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer oder das Einrad drehen sich um 360° nachdem er den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.0
	i	turn around jump mount	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Fahrer dreht sich um 180° nachdem er den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.0
	j	jump mount to stand up ww	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung über den Sattel in Stand up Wheel walk Position. Beide Füße werden auf dem Reifen aufgesetzt.	3.8
	k	free jump mount to seat drag in front	Aufstieg auf das Einrad, das auf dem Boden in Drag Seat Position liegt. Der Sattel liegt vor dem Rad auf dem Boden und das Rad wird mit dem Beinen in einer aufrechten Position gehalten. Nach dem Absprung landet der Fahrer auf beiden Pedalen gleichzeitig in Seat drag in front.	4.2
	l	jump mount to seat drag in front	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt vor dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Beinen senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.6
	m	jump mount to seat drag in back, holding wheel	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt hinter dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Beinen senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.1
	n	jump mount to seat drag in back, feet holding seat	Aufstieg auf das Einrad von hinten durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Der Sattel liegt hinter dem Rad auf dem Boden. Das Rad wird mit den Füßen am Sattel senkrecht gehalten bevor man abspringt.	4.8
<b>308</b>	<b>a</b>	<b>side jump mount</b>	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen.	2.5
	b	free side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen. Vom Zeitpunkt des Absprunges an darf das Einrad nicht mehr festgehalten werden.	3.0
	c	side jump mount to seat on side	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen. Ein Fuß wird vor dem Sattel her geführt. Bei der Landung bleibt der Sattel an der Seite des Körpers.	3.1
	d	side jump mount to ww	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße auf dem Reifen landen ohne die Pedalen zu berühren. Der Fahrer geht direkt in den	3.8

			Wheel Walk.	
	e	side jump mount to ww 1ft	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei ein Fuß auf dem Reifen landet ohne die Pedalen zu berühren. Der Fahrer geht direkt in den Einbein-Radlauf.	3.9
	f	side jump mount to ww 1ft ext	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei ein Fuß auf dem Reifen landet ohne die Pedalen zu berühren. Das zweite Bein wird ausgestreckt gehalten. Der Fahrer geht direkt in den Einbein-Radlauf mit ausgestrecktem Bein.	4.1
	g	180 unispin side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Das Einrad dreht sich um 180°, nachdem der Fahrer den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	3.8
	h	360 unispin side jump mount	Aufstieg auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung auf die horizontal stehenden Pedale. Das Einrad dreht sich um 360°, nachdem der Fahrer den Boden verlassen hat aber bevor er auf dem Einrad landet.	5.2
	i	rolling side jump mount to gliding	Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man beide Füße an einer Seite des Sattels vorbei führt und direkt anfängt zu gliden.	4.3
<b>309</b>	<b>a</b>	<b>spin mount 360</b>	Aufstieg auf das Einrad, das Einrad und der Fahrer drehen dabei ohne zu pausieren oder zu pendeln um 360°.	2.4
	b	spin mount 720	Aufstieg auf das Einrad, das Einrad und der Fahrer drehen dabei ohne zu pausieren oder zu pendeln um 720°.	3.4
<b>310</b>	<b>a</b>	<b>kick up mount, 1 hand on seat</b>	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Eine Hand darf den Sattel berühren.	2.8
	b	kick up	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Keine Hand darf den Sattel berühren bevor der zweite Fuß auf dem entsprechenden Pedal steht.	3.2
	c	kick up to ww	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in Radlauf über.	3.4
	d	kick up mount to ww 1ft	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt.	3.6

			Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in einbeinig Radlauf über.	
	e	kick up mount to ww 1ft ext	Aufstieg auf das am Boden liegende Einrad, indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gesetzt wird und der andere Fuß den Sattel anhebt und in Position bringt. Der zweite Fuß wird auf den Reifen gesetzt und der Fahrer geht sofort in einbeinig Radlauf mit ausgestrecktem Bein über.	3.8
<b>311</b>	<b>a</b>	<b>pick up</b>	Aufstieg auf das Einrad von hinten (Rad aufrecht und Sattel am Boden), indem der Fahrer auf die Pedale springt, den Sattel aufhebt und sich auf den Sattel setzt.	3.2
<b>312</b>	<b>a</b>	<b>swing up mount</b>	Aufstieg auf das Einrad von hinten, (Rad aufrecht und Sattel vor dem Rad am Boden), indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gestellt wird. Der Sattel wird mit dem zweiten Fuß angehoben und vor dem Körper mit einer Hand gefangen bevor der zweite Fuß auf die Pedale gestellt wird. Pendel oder springe mit dem Sattel nach vorn gehalten.	3.2
	b	swing up mount, frh	Aufstieg auf das Einrad von der Seite, (Rad aufrecht und Sattel hinter dem Rad am Boden), indem ein Fuß auf das entsprechende Pedal gestellt wird. Der Sattel wird mit dem zweiten Fuß auf derselben Seite des Einrads angehoben. Dieses Bein schwingt hinten um den Sattel bevor man ins fahren übergeht, ohne dass eine Hand den Sattel berührt.	4.0
<b>313</b>	<b>a</b>	<b>push up mount</b>	Aufsteigen auf das Einrad indem der Fahrer mit dem Gesicht zum Boden auf dem Boden liegt. Das Einrad ist in Fahrtposition, allerdings berührt der Sattel und das Rad den Boden. Der Fahrer drückt sich nur mit seinen Händen nach oben, die Füße dürfen die Pedalen nicht verlassen, in Fahrtposition.	3.8

## **Teil 6**

### **Flatland und Street**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>6a Flatland und Street – Überblick</b>	<b>167</b>
6.1 Unterschiede zwischen den Veranstaltungen	167
6.2 Anmeldefrist	167
6.3 Sicherheitsausrüstung	167
6.4 Einräder	167
6.5 Größe der Wettkampfflächen	168
6.6 Fahrer müssen sich bereithalten	168
6.7 Unterbrechung der Wertung	168
6.8 Musik, Kostüme und Requisiten	168
6.9 Bekanntgabe der Ergebnisse	169
6.10 Proteste	169
6.11 Kampfgericht	170
6.12 Weltmeister	171
<b>6b Flatland</b>	<b>172</b>
6.13 Flatland – Überblick	172
6.14 Wettkampffläche für Flatland-Wettbewerbe	172
6.15 Fahrfläche bei Flatland-Wettbewerben	172
6.16 Kursvorbereitung	172
6.17 Kategorien	172
6.18 Wettkampfformat	173
6.19 Vorrunde	173
6.20 Endausscheidungsphase – Überblick	173
6.21 Teilnehmerzahl in der Endausscheidungsphase	173

6.22 Endausscheidungen	174
6.23 Wertung und Punktevergabe bei Flatland-Wettkämpfen	174
<b>6c Street</b>	<b>177</b>
6.24 Street Comp – Überblick	177
6.25 Wettkampffläche für Street Comp	177
6.26 Probleme mit erforderlichen Hindernissen	178
6.27 Kursvorbereitung	178
6.28 Mindestvorgaben für Altersklassen	178
6.29 Vorausscheidungen	178
6.30 Endausscheidungen	179
6.31 Wertung bei Street Comp-Wettkämpfen	179

---

## 6a Flatland und Street – Überblick

### 6.1 Unterschiede zwischen den Veranstaltungen

Bei Flatland-Wettkämpfen treten die Fahrer auf einer ebenen Fläche ohne Hindernisse oder Requisiten gegeneinander an. Musik und Kostüme werden bei der Wertung nicht berücksichtigt; der Schwerpunkt liegt auf den Bereichen Originalität und Kreativität. Bei Street-Veranstaltungen wird ein Parcours aus Rampen, Geländern, Stufen und Plattformen aufgebaut, auf dem ähnlich wie beim Skateboard-Fahren Tricks gezeigt werden. Die Fahrer werden nach Können und Kreativität der vorgeführten Abläufe und Kombinationen beurteilt.

**Hinweis:** Sofern nicht anders angegeben, gelten diese Regeln sowohl bei Flatland- als auch bei Street-Veranstaltungen.

### 6.2 Anmeldefrist

Bei diesen Veranstaltungen ist eine Anmeldefrist zu beachten, die auf dem Registrierungsformular angegeben sein muss. Ist diese Frist auf dem Formular nicht ausdrücklich genannt, gilt als Stichtermin ein Monat vor dem offiziellen Start der Veranstaltung. Nach diesem Stichtermin dürfen maximal noch zehn Einzelpersonen für jede Veranstaltung angemeldet werden, wenn z. B. aufgrund von Schwierigkeiten bei der Reiseplanung oder aus einem anderen berechtigten Grund, zu dem vorab Auskunft gegeben werden muss, entsprechende Änderungen erforderlich sind. Derartige Mitteilungen sind in der chronologischen Reihenfolge der Antragstellung per E-Mail oder Fax an den Chefkampfrichter und den Veranstaltungsleiter zu richten. Anmeldungen, die weniger als 36 Stunden vor Beginn des jeweiligen Wettkampfs eingehen, werden nicht mehr angenommen.

### 6.3 Sicherheitsausrüstung

Bei **Flatland**-Veranstaltungen müssen die Fahrer Schuhe tragen. Zusätzliche Schutzausrüstung ist nicht erforderlich. Der Chefkampfrichter ist berechtigt, Fahrer mit gefährlich losen Schnürsenkeln vom Wettkampf auszuschließen.

Bei **Street**-Veranstaltungen müssen die Fahrer Schuhe, Schienbeinschoner und Helme tragen. Der Chefkampfrichter ist berechtigt, Fahrer, die nicht die mindestens erforderliche Sicherheitsausrüstung tragen oder gefährlich lose Schnürsenkel haben, vom Wettkampf auszuschließen.

### 6.4 Einräder

Nur Standard-Einräder (Definition, siehe Kapitel 1d), allerdings beliebige Anzahl. Einräder mit Metallpedalen und dicken Reifen sind zulässig, sodass sich diese Wettkämpfe tendenziell eher

für eine Abhaltung im Freien anbieten.

## **6.5 Größe der Wettkampfflächen**

Veranstalter müssen diese Angaben so frühzeitig wie möglich bekannt geben; für die Organisatoren internationaler Meisterschaften gilt eine Frist von mindestens 3 Monaten vor Veranstaltungsbeginn. Details zu den Wettkampfflächen sind in Abschnitt 6.14 (für Flatland) und Abschnitt 6.25 (für Street) nachzulesen.

## **6.6 Fahrer müssen sich bereithalten**

Fahrern, die zum Zeitpunkt ihres angesetzten Auftritts nicht erscheinen oder auftrittsbereit sind, kann (muss aber nicht) gestattet werden, nach dem letzten Teilnehmer ihrer Altersklasse anzutreten. Der Chefkampfrichter berücksichtigt sprachliche Barrieren ebenso wie die Tatsache, dass Fahrer eventuell durch administrative Aufgaben im Zusammenhang mit der Veranstaltung aufgehalten werden. Fahrer dürfen nicht vor anderen Kampfrichtern auftreten als der Rest ihrer Altersgruppe.

## **6.7 Unterbrechung der Wertung**

Die Wertung kann aufgrund von Beschädigungen, Verletzungen oder plötzlichem Unwohlsein eines Fahrers oder Zusammenstoßen eines Teilnehmers mit einem anderen Fahrer oder einem Gegenstand unterbrochen werden. In diesem Fall entscheidet der Chefkampfrichter, wie viel Zeit verbleibt und ob eventuelle Schäden Fehler des Teilnehmers sind. Die erneute Aufnahme des Wettkampfs muss innerhalb der vorgeschriebenen Wettbewerbszeiten erfolgen. Wenn eine Darbietung fortgesetzt wird und der Fahrer nicht für die Unterbrechung verantwortlich war, werden alle mit der Unterbrechung verbundenen Abzüge zurückgenommen.

## **6.8 Musik, Kostüme und Requisiten**

Bei Flatland-Wettkämpfen können die Teilnehmer auf Wunsch eigene Musik mitbringen; diese wird bei der Wertung jedoch nicht berücksichtigt. Bei Street Comp-Veranstaltungen wird Hintergrundmusik eingespielt.

### **6.8.1 Medienformate**

Der Gastgeber hat dafür zu sorgen, dass gebrannte CDs (CD-R) abgespielt werden können. Daneben können nach Ermessen des Veranstalters weitere Medienformate freigegeben werden. Der Artistikdirektor ist verantwortlich für die Bekanntgabe der unterstützten Medienformate und die Besorgung der erforderlichen Abspielgeräte.



## **6.8.2 Vorbereitung der Musik**

Teilnehmer, die eigene Musik mitbringen, müssen sie in einem unterstützten Format bereitstellen, das vorab vom Artistikdirektor freigegeben wurde. Jedes Medium muss deutlich mit dem Namen des Teilnehmers, der Altersgruppe und dem Musiktitel gekennzeichnet sein. Wann immer möglich, sollte der erste Titel auf der CD für die Vorführung verwendet werden. Der DJ ist nicht für Fehler verantwortlich, die daraus resultieren, dass das Medienformat nicht unterstützt wird oder die Titel falsch beschriftet sind.

## **6.8.3 Lautstärke der Musik**

Die Lautstärke wird auf entsprechende Anweisung durch den Chefkampfrichter vom DJ geregelt. Die Grundlautstärke sollte laut genug sein, um klar zu klingen und von allen gehört zu werden. Einige Musiktitel starten möglicherweise mit einem besonders lauten oder leisen Abschnitt. In diesem Fall sollte der DJ vorab informiert werden, um sicherzustellen, dass die Lautstärke insgesamt nicht falsch reguliert wird. Teilnehmer, die ihre Musik generell leiser abgespielt haben möchten, können dies direkt mit dem DJ absprechen. Anfragen zu einer größeren Lautstärke müssen durch den Chefkampfrichter genehmigt werden, der diese Verantwortung gegebenenfalls an den DJ delegieren kann.

## **6.8.4 Kostüme und Requisiten**

Die Kleidung hat keinen Einfluss auf die Wertung. Die Fahrer werden ermuntert, in der Uniform ihres Nationalteams oder Clubs anzutreten oder Kleidung zu tragen, die ihr Team, ihre Gruppe oder ihr Land kennzeichnet. Requisiten sind nicht erlaubt, sofern sie nicht Bestandteil der Wettkampffläche sind.

## **6.9 Bekanntgabe der Ergebnisse**

Die Endergebnisse werden laufend verkündet und/oder für alle sichtbar angezeigt. Ergebnislisten werden nach Abschluss der jeweiligen Alterskategorie bei einer Veranstaltung ausgehängt. Gleichzeitig beginnt die Protestfrist.

## **6.10 Proteste**

Proteste müssen schriftlich innerhalb von 15 Minuten nach Veröffentlichung der Veranstaltungsergebnisse eingelegt werden. Proteste gegen die Wertungen der Kampfrichter sind nicht zulässig. Protest kann lediglich gegen Berechnungsfehler oder andere Fehler eingelegt werden, die nicht in Zusammenhang mit der Wertung stehen. Der Chefkampfrichter muss alle Proteste innerhalb von 30 Minuten ab Erhalt des schriftlichen Einspruchs prüfen und klären.

## 6.11 Kampfgericht

Bei Flatland-Wettkämpfen wird immer eine ungerade Anzahl an Kampfrichtern benötigt. Bei Street-Veranstaltungen gibt es drei Kampfrichter pro Abschnitt in den Vorrunden und fünf Kampfrichter im Finale.

### 6.11.1 Auswahl der Kampfrichter

Nicht als Kampfrichter eingesetzt werden können Personen, wenn:

1. sie ein Elternteil, Kind oder Geschwisterteil eines Wettkampfteilnehmers sind
2. sie selbst als Coach, Manager, Trainer oder Vereinskollege eines einzelnen Fahrers oder Teams teilnehmen oder Angehöriger eines Mannschaftskollegen sind usw.
3. andere Kampfrichter aus derselben Familie gleichzeitig bei derselben Veranstaltung als Kampfrichter eingesetzt werden

Stehen zu wenige potenzielle Kampfrichter zur Auswahl, um alle vorstehenden Kriterien zu erfüllen, können die Einschränkungen gelockert werden. Dabei ist mit dem zuletzt genannten Kriterium zu beginnen und nur so weit aufsteigend fortzufahren, bis ausreichend Kampfrichter gestellt werden können. Wenn es verschiedene Kandidaten mit denselben Einschränkungen und Wertungen gibt, ist bei der Veröffentlichung der Ergebnisse ihre Zustimmung zu berücksichtigen. Die entsprechenden Vereinbarungen müssen durch den Chefkampfrichter und den Artistikdirektor bzw. (sollte es sich dabei um ein und dieselbe Person handeln) den nächststrangierenden Artistikverantwortlichen getroffen werden.

### 6.11.2 Keine Umbesetzung im Kampfgericht

Die einzelnen Mitglieder des Kampfgerichts müssen jeweils für die gesamte Altersgruppe identisch sein; das heißt, einzelne Kampfrichter können allenfalls zwischen zwei Altersgruppen ausgetauscht werden. Bei einem medizinischen oder sonstigen Notfall kann diese Regelung durch den Chefkampfrichter außer Kraft gesetzt werden.

### 6.11.3 Bewertung der Kampfrichterleistung

Zur Einstufung ihrer Leistungen werden die Kampfrichter mit den Kampfrichterwertungen früherer Veranstaltungen verglichen. Merkmale schwacher Wertungsleistungen:

- **Unverhältnismäßig hohe Anzahl von Gleichständen:** Ein Kampfrichter sollte in der Lage sein, Abstufungen zwischen den einzelnen Teilnehmern vorzunehmen. Zwar ist gegen einen Gleichstand generell nichts einzuwenden, doch sollte dies nicht überhand nehmen, da dies dem Sinn und Zweck einer Wertung widerspricht.
- **Bevorteilung bestimmter Gruppen:** Ein Kampfrichter beurteilt Mitglieder einer bestimmten Gruppe oder Nation deutlich anders als die übrigen Kampfrichter; diese

Abweichung kann sowohl nach oben als auch nach unten erfolgen. (Ein Kampfrichter kann z. B. strenger gegenüber Mitgliedern seiner eigenen Gruppe sein.)

- **Inkonsistente Platzierung:** Ein Kampfrichter platziert eine große Anzahl von Fahrern deutlich abweichend vom Durchschnitt der übrigen Kampfrichter.

#### **6.11.4 Workshop für Kampfrichter**

Der Veranstaltungsausrichter muss mindestens 24 Stunden vor Beginn des ersten Wettbewerbs einen Workshop für Kampfrichter abhalten. Dafür sind mindestens 3 Stunden anzusetzen und ein geeigneter Übungsraum o. Ä. bereitzustellen. Sofern möglich, wird dringend empfohlen, mehrere Workshop-Termine anzubieten, um allen Teilnehmern gerecht zu werden. Abweichungen hiervon können durch den Chefkampfrichter genehmigt werden. Die Workshop-Termine müssen allen Kampfrichtern mindestens drei Wochen vor Wettkampfstart mitgeteilt werden.

Die Kampfrichter sollten die Regeln bereits vor dem Start des Workshops gelesen haben. Der Workshop umfasst einen Praxisteil für Übungswertungen. Alle Kampfrichter müssen eine Erklärung unterzeichnen, in der sie bestätigen, die Regeln gelesen und am Workshop teilgenommen zu haben. Ferner erklären sie sich mit ihrer Unterschrift zur Einhaltung der Regeln bereit und stimmen zu, aus der Liste der verfügbaren Kampfrichter gestrichen zu werden, falls ihre Wertungen für Präzision/Fehlerfreiheit Wertungsschwächen erkennen lassen.

#### **6.12 Weltmeister**

Der Sieger und die Siegerin in der Kategorie Expert bei Unicons sind **Weltmeister/Weltmeisterin**. Der Sieger und die Siegerin in der Kategorie Junior Expert bei Unicons sind **Juniorenweltmeister/Juniorenweltmeisterin**. Sind diese Kategorien nicht vertreten, werden die entsprechenden Titel nicht vergeben. In der Kategorie Advanced wird kein Titel vergeben.

## **6b Flatland**

### **6.13 Flatland – Überblick**

Flatland-Skills sind beliebige Einrad-Skills, die auf einer ebenen Fläche gezeigt werden. Die Teilnehmer sind aufgerufen, technisch möglichst anspruchsvolle und abwechslungsreiche Übungen sowie Kombinationen und Übergänge zu zeigen.

### **6.14 Wettkampffläche für Flatland-Wettbewerbe**

Benötigt wird eine Fahrfläche von 11 x 14 Metern. Die Kampfrichter befinden sich an einer der 14 m langen Seiten. Das Publikum kann sich so nahe wie möglich an der Begrenzung aufhalten, sofern es die Kampfrichter nicht behindert oder ihnen den Blick verstellt.

### **6.15 Fahrfläche bei Flatland-Wettbewerben**

Gepflasterte Flächen im Freien eignen sich ideal für Flatland-Veranstaltungen. Die Fahrfläche muss deshalb eine entsprechende Beschaffenheit und Fahrqualität aufweisen. Optimal geeignet sind Beton- oder Asphaltstrecken im Freien. Wenngleich Hallenveranstaltungen einen besseren Schutz vor Niederschlag, Kälte und Hitze bieten, sind die meisten Hallenböden für diese Art von Wettkampf nicht geeignet, sodass dies vermieden werden sollte. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Reifen von Flatland-Einrädern Spuren hinterlassen können und eventuell mit Metallpedalen ausgestattet sind. Hallenbeton ist daher vermutlich ungeeignet.

### **6.16 Kursvorbereitung**

Veranstalter müssen das Gelände für den Flatland-Wettkampf spätestens zu Beginn der Veranstaltung/des Wettbewerbs festlegen.

### **6.17 Kategorien**

In jeder der folgenden Kategorien sollten getrennte Wettkämpfe für männliche und weibliche Fahrer angeboten werden: Junior Expert (0-14), Expert (15+) und Advanced. Bei weniger als 3 Teilnehmern in der Kategorie Junior Expert können die betreffenden Fahrer selbst entscheiden, ob sie in der Kategorie Expert oder Advanced antreten wollen. Sind insgesamt weniger als 3 weibliche oder weniger als 3 männliche Teilnehmer angemeldet, werden die beiden Kategorien zusammengelegt.

## **6.18 Wettkampfformat**

Die Fahrer absolvieren eine einminütige Vorrunde. Anschließend nehmen die besten Fahrer an den Endausscheidungen teil.

## **6.19 Vorrunde**

Die Dauer der Vorrunde beträgt eine Minute. Nach Ablauf des Zeitlimits gezeigte Tricks werden nicht mehr in die Wertung einbezogen. Befindet sich ein Fahrer bei Ablauf des Zeitlimits gerade in einer Kombination, darf er den Trick zu Ende ausführen, danach aber keinen weiteren Trick mehr beginnen.

## **6.20 Endausscheidungsphase – Überblick**

Bei Flatland-Battles treten die Fahrer direkt in Zweiergruppen gegeneinander an und führen abwechselnd aus mehreren Tricks bestehende Lines vor. Der Gewinner jeder Runde wird direkt im Anschluss durch die Kampfrichter bestimmt. Der Gewinner tritt in der nächsten Runde erneut an; der Verlierer scheidet aus.

## **6.21 Teilnehmerzahl in der Endausscheidungsphase**

An der Endausscheidungsphase nehmen bis zu 16 Fahrer teil, die zuvor die besten Ergebnisse erzielt haben. Die Anzahl der Teilnehmer wird von den Kampfrichtern per Abstimmung entschieden. Eine einfache Mehrheit ist erforderlich, um festzulegen, ob 4, 8 oder 16 Fahrer an der Endausscheidung teilnehmen. Allerdings können die Kampfrichter auch einstimmig eine andere Teilnehmerzahl als 4, 8 oder 16 vereinbaren, wenn sie der Ansicht sind, dass dies dazu beitragen würde, den Fahrern und Zuschauern eine spannendere Endausscheidung zu bieten. In diesem Fall würden Freilose verwendet, um das nächstgrößte Bracket aufzufüllen. (Beispiel: 11 Fahrer würden im Bracket für 16 Fahrer antreten, und die 5 besten Fahrer würden ein Freilos für die erste Runde der Endausscheidungsphase erhalten.)

### **6.21.1 Bestimmung der Zweikampfgegner**

Je nachdem, ob 4, 8 oder 16 Fahrer in die Endausscheidung gelangen, wird beim Ausscheidungsverfahren nach den folgenden Brackets vorgegangen. Aus Zeitgründen kann der Veranstalter bestimmen, dass das Verlierer-Bracket außer Acht gelassen wird. Bei Unicons muss für Wettkämpfe in den Kategorien Jr. Expert und Expert das gesamte Bracket verwendet werden.

<http://www.printyourbrackets.com/pdfbrackets/4teamDouble.pdf>

<http://www.printyourbrackets.com/pdfbrackets/8teamDouble.pdf>

<http://www.printyourbrackets.com/pdfbrackets/16teamdouble.pdf>

## 6.22 Endausscheidungen

Jede Finalrunde dauert zwei Minuten. Eine Sonderregelung gilt für die 4 letzten Endausscheidungen (Halbfinale und Finale), die drei Minuten lang sind, sofern die beiden Fahrer nicht einvernehmlich eine andere Dauer zwischen zwei und vier Minuten vereinbaren. Für jeden der beiden Fahrer wird ein Countdown-Zähler verwendet und auf eine Minute eingestellt. Jeder Zähler wird beim Start des Fahrers gestartet und mit dem Abschluss des Fahrers gestoppt. Die Fahrer sollten versuchen, ihre Tricks jeweils innerhalb von ca. 15 Sekunden abzuschließen.

Nach Ablauf des Zeitlimits gezeigte Tricks werden nicht mehr in die Wertung einbezogen. Befindet sich ein Fahrer bei Ablauf des Zeitlimits gerade in einer Kombination, darf er den Trick zu Ende ausführen, danach aber keinen weiteren Trick mehr beginnen. Nachdem der erste Fahrer die ihm zustehende Zeit aufgebraucht hat, kann der andere Fahrer seine noch verbleibende Zeit in Anspruch nehmen. Anschließend zeigen beide Fahrer ihren letzten Trick.

## 6.23 Wertung und Punktevergabe bei Flatland-Wettkämpfen

### 6.23.1 Anzahl der Kampfrichter

Die Anzahl der eingesetzten Kampfrichter muss stets ungerade sein, um einen Gleichstand zu verhindern.

### 6.23.2 Vorausscheidungen

Die Gesamtwertung setzt sich aus den Bewertungen für Schwierigkeit, Konsistenz, Vielfalt und letzten Trick zusammen. Insgesamt können 99 Punkte erreicht werden. Je höher die vergebenen Wertung, desto besser ist das Ergebnis. Die Rangfolge ergibt sich aus der Summe aller Wertungen für einen Teilnehmer. Zur Bestimmung der Gesamtwertung wird der Durchschnitt aus den Einzelwertungen der Kampfrichter gebildet. Die Punkteverteilung erfolgt nach dem folgenden System:

#### **Vielfalt:**

(1-30 Punkte)

Hohe Wertungen werden für Darbietungen vergeben, bei denen viele unterschiedliche Tricks und Kombinationen gezeigt werden. Teilnehmer, die immer wieder dieselben oder sehr ähnliche Tricks zeigen, erhalten eine niedrigere Wertung.

**Konsistenz/Flow:**

(1-30 Punkte)

Die Wertung in diesem Bereich berücksichtigt die Anzahl der Abstiege/Stürze im Vergleich zur Anzahl der erfolgreich abgeschlossenen Tricks. Höhere Punktzahlen werden für Tricks vergeben, die flüssig und mit einer minimalen Anzahl korrigierender Sprünge oder extremer Bewegungen zur Wiederherstellung des Gleichgewichts abgeschlossen werden.

**Schwierigkeit:**

(1-30 Punkte)

Hohe Wertungen werden für technisch anspruchsvolle Tricks und Kombinationen vergeben, wenn sie erfolgreich abgeschlossen werden. Wenn ein Fahrer eine Kombination teilweise ausführt und dann stürzt, erhält er Punkte für alles vor dem Sturz Gezeigte.

**Letzter Trick:**

(0-9 Punkte)

Der zuletzt vorgeführte Trick zeigt die physische und mentale Stärke eines Fahrers zum Ende der Darbietung. Jeder Fahrer erhält 3 Versuche, um einen letzten Trick zu zeigen. Für einen beinahe erfolgreich abgeschlossenen Trick können Teilpunkte vergeben werden. Nur der letzte Versuch wird gewertet; andere erfolglose Versuche führen nicht zu einem Punkteabzug. Die Fahrer sind nicht verpflichtet, bei jedem Versuch denselben Trick zu versuchen.

**6.23.3 Ausscheidungskämpfe (Battle)**

Für die Wertung in der Ausscheidungsphase gelten dieselben Kriterien wie in der Vorrunde. Nachdem die Kampfrichter jeweils für sich einen Sieger bestimmt haben, nimmt der Chefkampfrichter eine Abstimmung vor, um den Sieger endgültig zu bestimmen. Die Kampfrichter sind nicht verpflichtet, ihre Wertungen zu den einzelnen Kategorien bereits während des Kampfs zu notieren. Wenn ein Fahrer wiederholt die zulässige Zeit überschreitet oder das Publikum bzw. den anderen Fahrer ablenkt, kann er vom Kampfgericht disqualifiziert werden.

Zum Abschluss jeder Battle-Runde erhalten die Fahrer 3 Versuche, um einen letzten Trick zu zeigen, wie oben erläutert.

**6.23.3.1 Finals/Halbfinals:**

Die beiden Teilnehmer, die es bis in die letzte Runde schaffen, kämpfen im Finale um den ersten und zweiten Platz. Die beiden in der vorletzten Runde unterlegenen Teilnehmer treten im Halbfinale um den dritten und vierten Platz gegeneinander an.

#### **6.23.4 Wertungsverfahren für Flatland-Wettkämpfe**

In der Vorrunde werden die vorläufigen Wertungen der Kampfrichter addiert und daraus die Platzierungen der Fahrer ermittelt. Die höchsten und niedrigsten Wertungen werden gestrichen. Bei Fahrern mit Gleichstand auf den Rängen 1-16 erhält der Fahrer, der für den letzten Trick die meisten Punkte bekommen hat, einen zusätzlichen Punktbruchteil, um den Gleichstand aufzulösen. Dieser zusätzliche Punktbruchteil darf nicht dazu führen, dass der betreffende Fahrer in der Rangliste vor einen anderen Fahrer rutscht, der zuvor eine höhere Wertung hatte. Haben die Fahrer mit Punktegleichstand auch für ihren letzten Trick identische Wertungen erhalten, müssen sie eine letzte Line vorführen, nach der von den Kampfrichtern (ebenso wie später in der Ausscheidungsrunde) abgestimmt wird, welcher Fahrer die bessere Leistung gezeigt hat. Nachdem die Plätze 1-8 feststehen, kann die Ausscheidungsrunde festgelegt werden, wie unter 6.23.3 beschrieben.

Bei diesen so genannten Battles müssen sich die Kampfrichter für einen Fahrer entscheiden; ein Gleichstand ist hier nicht möglich. Ist ein Kampfrichter der Ansicht, dass beide Fahrer den Wertungskriterien nach als gleichwertig anzusehen sind, entscheidet der letzte Trick. Der Fahrer mit der besten Wertung für den letzten Trick wird zum Sieger ernannt.



## 6c Street

### 6.24 Street Comp – Überblick

Text.

### 6.25 Wettkampffläche für Street Comp

Der Kurs für Street Comp besteht aus drei „Zonen“. Jede Zone sollte mehrere Hindernisse enthalten, von denen jedes auf bestimmte Skills ausgelegt ist. Die folgende Liste zeigt drei typische Zonengestaltungen; sie ist jedoch nur als beispielhafte Anregung zu verstehen und nicht verbindlich nachzustellen.

**Zone 1:** Eine Rampe mit einem Skateboard-Geländer in der Mitte und einem Trittbrett auf jeder Seite. Diese Zone eignet sich für die Ausführung technischer Grinds, ohne dabei eine bestimmte Seite (rechter oder linker Fuß) zu bevorzugen.

**Zone 2:** Zwei verschiedene Manny Pads (eine glatte Plattform mit den Mindestmaßen 3 m x 0,5 m und einer Höhe zwischen 7 cm und 15 cm), eines davon mit doppelter Länge, das andere einfach. Diese Zone eignet sich für die Ausführung technischer Flip-Tricks und anderer Street-Figuren, wobei die Landung nicht lange vorbereitet werden kann.

**Zone 3:** Ein Satz aus 5 Stufen und ein Satz aus 7 Stufen mit jeweils einem Geländer in der Mitte. (Die Stufen sollten von typischer Größe sein, wie sie z. B. in einer Stadt zu finden sind, und dürfen nicht zu steil sein.) Diese Zone eignet sich für größere Figuren jeder Art.

Je nach verfügbarer Zeit und physischen Einschränkungen können Veranstalter die oben beschriebenen Elemente auch in einer einzelnen, größeren Zone kombinieren, um den Fahrern mehr Flexibilität zu erlauben. Dabei sollten die Veranstalter jedoch berücksichtigen, dass in diesem Fall ein dreimal so langer Zeitraum für den Wettkampf benötigt wird. Außerdem muss sichergestellt werden, dass die Kampfrichter die gesamte große Zone gut im Blick haben. Sofern möglich, kann auch eine „echte“ Straßenumgebung verwendet werden. In diesem Fall kämen möglicherweise Hindernisse zum Einsatz, die von den oben geschilderten Elementen abweichen. Dafür wäre aber eine authentische Street-Atmosphäre gegeben.

Unabhängig vom gewählten Setup sollten Veranstalter auf ausreichend Platz für technische Street-Figuren, Grinds und ausladende Bewegungsabläufe achten. Auch ist zu berücksichtigen, dass große Räder für Big Street viel Platz benötigen. Die oben geschilderten Zonenbeschreibungen sind als Anregungen zur Verdeutlichung der Anforderungen zu verstehen, bieten aber auch viel Freiraum zur eigenen kreativen Gestaltung.

## **6.26 Probleme mit erforderlichen Hindernissen**

Die benötigten Hindernisse müssen stabil genug gebaut sein, um zahlreichen Stunden starker Beanspruchung standzuhalten. Sie sollten den Wettkampf ohne Formveränderung oder Stabilitätsverlust überstehen. Sollte eines der benötigten Hindernisse während des Wettbewerbs zerbrechen oder unbrauchbar werden, muss es repariert werden, wenn das beschädigte Teil von einem oder mehreren Fahrern benötigt wird. Wenn kein Teilnehmer ein Problem mit dem defekten Hindernis hat, ist eine Reparatur allenfalls aus Sicherheitsgründen erforderlich (z. B. wenn scharfe Kanten oder Ecken frei liegen).

## **6.27 Kursvorbereitung**

Die Organisatoren der Veranstaltung müssen dafür sorgen, dass der Kurs für den Street-Wettkampf rechtzeitig aufgebaut wird, damit er vor Beginn des Wettkampfs für Übungszwecke genutzt werden kann. Je nach Zeitrahmen und Dauer der Veranstaltung/des Wettkampfs gelten unterschiedliche Fristen. Bei Veranstaltungen, die länger sind als ein Wochenende (4 Wettkampftage oder mehr) sollte der Kurs mindestens 2 Tage vor dem Wettkampftag für Übungszwecke zur Verfügung stehen. Bei 1- bis 3-tägigen Veranstaltungen liegt der Übungszeitrahmen im Ermessen der Organisatoren (z. B. vor dem Wettkampftag). Auch am Wettkampftag selbst muss jedoch noch Übungszeit eingeplant werden. Wenn vor dem Wettkampftag keine Übungsfahrten auf dem Wettkampfgelände möglich sind, muss der Veranstalter ähnliche Hindernisse an einem anderen Standort aufbauen, damit die Fahrer dort üben können.

## **6.28 Mindestvorgaben für Altersklassen**

Keine.

## **6.29 Vorausscheidungen**

Die Fahrer werden in Gruppen aus jeweils 3 oder 4 Teilnehmern eingeteilt (vorzuziehen sind 4; je nach Anzahl der Teilnehmer sind jedoch in manchen Fällen bis zu 3 Gruppen mit je 3 Teilnehmern erforderlich). Jede Gruppe erhält eine Startzeit und begibt sich in ihre Startzone. Pro Zone haben die Gruppen 5 Minuten Zeit, um so viele Tricks wie möglich vorzuführen. Dabei müssen die Teilnehmer in einer vorgegebenen Reihenfolge warten und dürfen ihren Trick erst dann versuchen, wenn sie an der Reihe sind. Die Abfolge sollte schriftlich eingereicht und vor dem Wettkampf verlesen werden. Fahrer können aus Verletzungs- oder anderen Gründen auf ihren Platz bei der Vorführung verzichten. Anschließend begibt sich die Gruppe in die nächste Zone. (Insgesamt benötigt jede Gruppe 25 Minuten mit 5 Minuten für Diskussionen im Anschluss. Für die Absolvierung der Vorrunde sind demnach  $10n+20$  Minuten anzusetzen, wobei  $n$  der Anzahl der Gruppen entspricht.)

## 6.30 Endausscheidungen

Die Finalrunde wird zwischen den 5 oder 6 besten Fahrern bestritten und sollte einige Stunden später oder am nächsten Tag stattfinden. Wenn möglich, sollten Finalrunden nicht vormittags angesetzt werden, da wir möglichst viele Zuschauer erreichen möchten und die Fahrer Gelegenheit haben sollen, sich aufzuwärmen und optimal vorzubereiten. In den Finals werden dieselben 3 Zonen verwendet, und alle Fahrer starten in jeder Zone gleichzeitig für einen Zeitraum von 12 bis 15 Minuten (je nach Festlegung). Dabei müssen die Teilnehmer in einer vorgegebenen Reihenfolge warten und dürfen ihren Trick erst dann versuchen, wenn sie an der Reihe sind. Die Abfolge sollte schriftlich eingereicht und vor dem Wettkampf verlesen werden. Fahrer können aus Verletzungs- oder anderen Gründen auf ihren Platz bei der Vorführung verzichten. In der Endausscheidung werden 5 Kampfrichter eingesetzt, zu denen auch Kampfrichter aus der Vorrunde oder sogar Fahrer gehören können, die in der Vorausscheidung keine Bestwertungen erzielt haben und deshalb nicht an den Finalrunden teilnehmen.

## 6.31 Wertung bei Street Comp-Wettkämpfen

In den Vorausscheidungen werden drei Kampfrichter pro Zone benötigt, im Finale 5 Kampfrichter pro Zone.

Nach jeder Darbietung haben die Kampfrichter 5 Minuten Zeit, um die gezeigten Tricks zu erörtern. Während des Wettkampfs sollten sich die Kampfrichter nach dem von ihnen bevorzugten System Notizen machen (z. B. könnten sie aufschreiben, wie viele und welche Tricks in der Zone gestanden wurden, oder Punktwerte zuweisen). Es wird empfohlen, die Fahrer zu bestimmten Tricks zu befragen (im Beisein anderer Fahrer, die die Antwort bestätigen oder widerlegen können). Weder Fahrer noch Kampfrichter dürfen dabei jedoch den relativen Schwierigkeitsgrad diskutieren, da dies die Wertung beeinflussen könnte. Nachdem die Kampfrichter ALLE Teilnehmer in einer Zone gesehen haben, erstellen sie eine Rangliste der Fahrer (vom besten bis zum schlechtesten). Jeder Kampfrichter ist für eine Rangliste in seiner jeweiligen Zone zuständig; dabei sind sämtliche Fahrer zu berücksichtigen, auch wenn sie verschiedenen Gruppen angehören. Jedem Platz auf der Rangliste werden nach dem folgenden System Punkte zugeteilt:

- 1.: 10 Punkte
- 2.: 7 Punkte
- 3.: 5 Punkte
- 4.: 3 Punkte
- 5.: 2 Punkte
- 6.: 1 Punkt
- 7. und alle weiteren: 0 Punkte**

Bei der Platzierungsfolge sind die Anzahl und die Schwierigkeit der gezeigten Tricks zu berücksichtigen. Die Konsistenz fließt nicht in die Wertung ein, da ein konsistenter Fahrer zwangsläufig auch die meisten Tricks stehen wird. Allerdings sollte der Sieger nicht allein nach der Anzahl der gezeigten Tricks ermittelt werden. Ein Teilnehmer, der 18 einfache Tricks vorführt, sollte beispielsweise keine höhere Wertung erhalten als ein Fahrer, der 3 außerordentlich schwere Tricks zeigt. Nachdem die Kampfrichter für jede Zone eine Rangliste erstellt haben, werden die Punkte addiert und daraus die Endergebnisse berechnet (entweder, um nach der Vorrunde die Finalteilnehmer zu ermitteln, oder um nach dem Finale den Wettkampfsieger zu bestimmen).

## **Teil 7**

### **Einrad-Trials**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Trials</b>	<b>183</b>
7.1 Definition von Einrad-Trial-Wettkämpfen	183
7.2 Der Kurs	183
7.3 Sicherheitsausrüstung	183
7.4 Wettkampfdauer	184
7.5 Wettkampfkategorien	184
7.6 Section-Beschränkungen für die Wettbewerbskategorien	185
7.7 Wertungspunkte	185
7.8 Beobachter	186
7.9 Festhalten der Punkte	187
7.10 Teilnahme des/der Kursaufbauer/s	188
7.11 Verantwortlichkeiten der Teilnehmer	1887
7.12 Proteste und Einigung bei Streitigkeiten	189
7.13 Tie Break (Gleichstand)	189
7.14 Beschränkungen zum Einrad-Design	190
7.15 Richtlinien für Kursaufbauer	190
7.16 Mehrere Runden	194

---

# **Trials**

## **7.1 Definition von Einrad-Trial-Wettkämpfen**

Das Ziel bei Einrad-Trials ist die Fahrt über Hindernisse. Ein Einrad-Trial-Wettkampf wird auf einem Kurs mit verschiedenen Hindernissen abgehalten, den so genannten „Sections“, die jeweils einen Punkt wert sind. In der Regel enthält ein Kurs 15-40 Sections oder mehr.

Die Teilnehmer erhalten für jede vom Start bis zum Ziel erfolgreich bewältigte Section einen Punkt. Ziel ist, durch das Bewältigen einer möglichst großen Anzahl von Sections so viele Punkte zu sammeln wie möglich.

Am Ende der festgelegten Wettkampfzeit gewinnt der Teilnehmer mit der höchsten Gesamtpunktzahl (d. h. derjenige, der die meisten Sections erfolgreich bewältigt hat).

## **7.2 Der Kurs**

Der Wettkampf findet innerhalb einer festgelegten Zeitspanne statt (je nach Anzahl der Sections mindestens 2 Stunden). Der Kurs besteht aus einer Ansammlung von 15 bis 40 (oder mehr) unabhängigen, nummerierten Sections unbestimmter Länge (in der Regel 3 m bis 20 m). Sections können schmale Stege oder Balken, steile Anstiege, Felsen usw. enthalten.

Der durchschnittliche Schwierigkeitsgrad von Sections bei Wettkämpfen variiert je nach dem Fähigkeitsniveau der teilnehmenden Fahrer. Bei allen Wettbewerben sollten die Schwierigkeitsgrade der Sections gleichmäßig verteilt und für Anfänger wie Experts geeignet sein. Siehe auch Abschnitt 7.15 für weitere Informationen zum Festlegen von Sections.

An jeder Section sind Anweisungen mit der Section-Nummer, dem Schwierigkeitsgrad und einer Beschreibung der Section ausgehängt. Sections sind durch Markierungsband und/oder Anweisungen gekennzeichnet, die die Startlinie, die Begrenzungen und die Ziellinie definieren.

## **7.3 Sicherheitsausrüstung**

Alle Teilnehmer müssen geeignete Schutzkleidung tragen, z. B. Helm, Schienbein- und Knieschoner sowie Handschuhe oder Handgelenkschützer. Es dürfen keine gefährlichen Sections aufgebaut werden, und im Besonderen dürfen sich keine gefährlichen Gegenstände in der Aufsetzzone befinden, wenn der Teilnehmer von einem hohen Hindernis springt oder fällt. Künstliche Hindernisse müssen so stabil sein, dass sie normalen Fahrbedingungen standhalten und nicht zusammenbrechen.

Falls ein Beobachter oder der Veranstalter der Meinung ist, ein Teilnehmer sei mit der Bewältigung einer Section überfordert und seine Sicherheit daher nicht gewährleistet, kann dieser Teilnehmer von der jeweiligen Section ausgeschlossen werden. In Fällen, in denen ein

möglicher Sturz vom Hindernis gefährlich wäre, kann der Veranstalter das Hindernis auf besonders geübte Fahrer beschränken, die sich Chancen auf die Teilnahme am Finale ausrechnen.

## **7.4 Wettkampfdauer**

Die Wettkampfdauer hängt von der Anzahl der Hindernisse und Teilnehmer ab. Typischerweise beträgt die Dauer zwei Stunden, wobei pro Hindernis ca. 2-3 Minuten anzusetzen sind, damit jeder Fahrer gegebenenfalls an jedem Hindernis mehrere Versuche unternehmen kann. Auch die Größe des Kurses, die Anzahl der Sections und die Anzahl der gleichzeitig antretenden Fahrer müssen bei der Zeitplanung für den Wettkampf berücksichtigt werden.

Nach Ablauf der festgelegten Wettkampfdauer müssen alle Fahrer stoppen. Falls ein Teilnehmer zu diesem Zeitpunkt bereits mit einem Versuch begonnen hat, darf dieser Versuch beendet werden.

## **7.5 Wettkampfkategorien**

Die Wettkampfteilnehmer werden für die spätere Preisverleihung in verschiedene Kategorien eingeteilt. Dabei sollten mindestens die Altersgruppen 0-14, 15-29 sowie 30 und höher angeboten werden. Der Ausrichter hat auch die Möglichkeit, die Altersklassen noch zusätzlich zu unterteilen (Beispiel: 0-12, 13-14, 15-19, 20-29, 30-39, 40 und höher). Die Gruppen sollten auch nach Geschlecht getrennt werden, wobei jeweils mindestens 3 weibliche und 3 männliche Fahrer antreten müssen (siehe Abschnitt 1.3.2). Je nach Größe des Kurses und Teilnehmeranzahl kann der Wettkampf in mehrere Blöcke unterteilt werden, die zu unterschiedlichen Zeiten angesetzt werden. Bei der Unterteilung sollte darauf geachtet werden, dass in jedem Block Teilnehmer mit möglichst unterschiedlichen Fähigkeiten antreten, um das Risiko zu reduzieren, dass sich an bestimmten Hindernissen Schlangen bilden. Die Unterteilung kann nach dem Zufallsprinzip, nach Teilnehmernummer, alphabetisch oder nach der Selbstbeurteilung der Fahrer zu ihrem Fähigkeitsniveau erfolgen.

### **7.5.1 Endrunde**

Nach dem eigentlichen Wettbewerb treten die besten weiblichen und männlichen Fahrer in der Endrunde um den Meistertitel gegeneinander an. Die Teilnehmerzahl hierfür beträgt mindestens jeweils 6 männliche und 6 weibliche Top-Fahrer; der Veranstalter kann aber auch eine beliebig höhere Anzahl festlegen. Es sollten mindestens 6-10 zusätzliche Abschnitte aufgenommen werden, die dem Schwierigkeitsniveau der Top-Fahrer entsprechen. Dabei können eventuell auch unterschiedliche Abschnitte für die männlichen und weiblichen Finalisten verwendet werden.

Im Finale können lange Abschnitte mit mehreren Skills entweder komplett neu aufgebaut oder aus den bisherigen Komponenten zusammengesetzt werden, die in den Vorrunden verwendet wurden. Der Veranstalter sollte darauf achten, dass die Abschnitte für das Finale nah beieinander liegen und für die Zuschauer gut einsehbar sind. Je nach den verwendeten Hindernissen sollten für jede Gruppe 20-30 Minuten angesetzt werden. Zwischen dem



Wettbewerb und dem Finale sollte mindestens eine einstündige Pause eingelegt werden; auch eine Verlegung auf einen anderen Tag ist denkbar.

## 7.6 Section-Beschränkungen für die Wettbewerbskategorien

Normalerweise können sich alle Teilnehmer (unabhängig von ihrer Kategorie) an allen Sections auf dem Kurs versuchen. Diese Vorgehensweise wird für alle Wettkämpfe empfohlen. Wenn jedoch Platz- oder Zeitbeschränkungen vorliegen, kann der Veranstalter nach dem nachfolgend beschriebenen System vorgehen, um so den Top-Fahrern zu gestatten, die einfachsten Sections zu überspringen.

Die Sections sollten dazu farblich in „grüne“ (eher einfache), „blaue“ (mittelschwere) und „schwarze“ (eher schwere) Sections unterteilt werden. Nähere Anweisungen hierzu sind in Abschnitt 7.15.3 (Zuweisung der Schwierigkeitseinstufung für Sections) ausgeführt.

Alle Fahrer, die sämtliche blau markierten Abschnitte erfolgreich bewältigen, erhalten automatisch auch die Punkte zu allen grünen Sections, ohne diese befahren zu müssen.

## 7.7 Wertungspunkte

Jede Section ist einen Punkt wert, und Ziel ist es, in der festgelegten Zeitspanne so viele Hindernisse wie möglich erfolgreich zu bewältigen.

### 7.7.1 Definition von „Bewältigen“

Die Bewältigung einer Section ist folgendermaßen definiert:

1. **Einfahren in eine Section.** Dies ist der Moment, in dem die Radachse die Startlinie überquert.
2. **Berührungsfreies Fahren durch die Section.** Berührungen sind folgendermaßen definiert:
  - a. Ein beliebiger Körperteil des Fahrers berührt den Boden oder das Hindernis. Falls lose Kleidung den Boden oder das Hindernis berührt, ohne dass die Balance des Fahrers dadurch beeinflusst wird, gilt dies nicht als Berührung.
  - b. Ein beliebiger Teil des Einrads außer Reifen, Felge, Speichen, Kurbelarmen, Pedalen, Tretlager, Kettenschutz oder Lagerschalen berührt den Boden.
  - c. Fahren oder Springen außerhalb der Begrenzung der jeweiligen Section. Die Achse des Einrads muss jederzeit innerhalb der Section-Begrenzung bleiben, auch wenn sich der Fahrer in der Luft befindet (z. B. darf ein Fahrer nicht über eine Section-Begrenzung springen, die um eine Ecke geht, selbst wenn der Fahrer wieder innerhalb der Section-Begrenzung landet).
  - d. Zerreißen des Markierungsbandes oder anderer Begrenzungsmarkierungen. Das Berühren oder Dehnen des Markierungsbandes wird nicht gewertet, sofern die Achse innerhalb der Begrenzung bleibt.
  - e. Bewältigung der Section auf andere Weise als in den Anweisungen vorgegeben.

3. **Beenden der Section.** Ein Fahrer beendet eine Section, sobald die Einradachse die Ziellinie vollständig überquert hat oder sobald er in den definierten Zielbereich eingefahren ist (etwa ein aufgeklebter Kreis auf einem Felsbrocken). Der Fahrer muss nicht kontrolliert über das Ziel fahren. Falls ein Fahrer ohne unzulässige Berührung über die definierte Ziellinie fällt, gilt die Section als bewältigt.

## 7.7.2 Ausnahmen und spezielle Hinweise

Beim Aufsetzen auf einem Hindernis mit einem Pedal ist ein anfänglicher Kontakt zwischen Ferse und/oder Zehen des Fahrers und Boden zulässig, solange der größte Teil des Fußes auf dem Pedal bleibt. Sobald der Fahrer jedoch eine stabile Position erreicht hat, wird das Aufsetzen der Ferse oder der Zehen auf dem Hindernis als Berührung gewertet.

Der Körper des Fahrers darf sich komplett auf einer Seite der Mittellinie des Einrads befinden.

Die Fahrer können mehrfach versuchen, einen schwierigen Teil in Angriff zu nehmen, bis sie die Section bewältigt haben oder abbrechen. Es ist jedoch nicht möglich, eine Section mehrfach zu bewältigen, um mehrere Punkte zu bekommen. Auch wird kein Punkt vergeben, wenn der Fahrer nicht die komplette Section bewältigt.

Falls sich an einer Section eine Schlange bildet, muss sich der Fahrer nach jedem Versuch wieder hinten anstellen.

## 7.8 Beobachter

Die Beobachter sind verantwortlich für die Beurteilung, ob ein Fahrer eine Section erfolgreich bewältigt hat. Es gibt für den Veranstalter verschiedene Möglichkeiten, die Beobachter zu organisieren:

- Für jede Section wird ein Beobachter zur Beurteilung festgelegt. Dies ist zwar die beste Option, aber nicht immer durchführbar, da es in der Regel mehr Sections als Beobachter gibt.
- Jedem Beobachter werden mehrere, nebeneinander liegende Sections zugeteilt. Für diesen Fall ist es Aufgabe der Fahrer, dafür zu sorgen, dass der Beobachter sie bei ihrem Versuch im Blick hat.
- Die Fahrer werden in Gruppen aufgeteilt, und jeder Gruppe wird ein Beobachter zugeteilt. Dieser Beobachter begleitet die Gruppe dann über den gesamten Kurs von Section zu Section.
- Bei kleinen Veranstaltungen kann auf den Einsatz von Beobachtern verzichtet werden. In diesem Fall agieren dann wartende Fahrer als Beobachter für denjenigen, der die Section bewältigen will. Diese Methode wird als Selbst-Beurteilung bezeichnet, und es obliegt den Fahrern, die Punkte ehrlich zu vergeben. Dies ist das gängigste Verfahren bei kleineren Wettbewerben.

## 7.9 Festhalten der Punkte

### 7.9.1 Methode 1

Diese Methode ist bei allen größeren Wettkämpfen verbindlich und wird auch für alle anderen Wettkämpfe empfohlen.

Jeder Fahrer erhält zu Beginn des Wettbewerbs eine Punktekarte (siehe Beispiel) und muss diese Karte dem Beobachter aushändigen, bevor er versucht, eine Section zu bewältigen. Falls das Verfahren der Selbst-Beurteilung für den Wettbewerb verwendet wird, muss der antretende Fahrer seine Karte einem beobachtenden Fahrer aushändigen, der dafür verantwortlich ist, den antretenden Fahrer zu beobachten. Sobald die Section bewältigt ist, muss der Beobachter dies auf der Punktekarte vermerken (durch Abzeichnung mit den eigenen Initialen, Lochen usw.). Am Ende des Wettbewerbs geben alle Fahrer ihre Punktekarten beim Veranstalter oder einer entsprechend benannten Person ab.

#### Beispiel einer Punktekarte:

Name des Teilnehmers:	Kategorie:	
Section-Nr.	Section-Nr.	Section-Nr.
1	6	11
2	7	12
3	8	13
4	9	14
5	10	15

### 7.9.2 Methode 2

Diese Methode ist für kleine Veranstaltungen vorgesehen und nicht für größere Wettkämpfe geeignet. Bei Großveranstaltungen wie Unicons oder nationalen Wettkämpfen darf diese Methode nicht verwendet werden.

Bei dieser Methode halten ein oder zwei Beobachter die Punkte auf einem PC oder einem Blatt Papier in der folgenden Weise fest:

	Section																	
Fahrer	Kategorie	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
A. Meier	Expert																	
C. Schuster	Sport																	

Nach der Bewältigung der Section muss der Fahrer dem Beobachter mitteilen, welche Section er bewältigt hat.

## 7.10 Teilnahme des/der Kursaufbauer/s

Aufgrund der Bodenständigkeit vieler Veranstaltungen können selbstverständlich auch die Kursaufbauer am Wettkampf teilnehmen. Obwohl die Kursaufbauer bereits im Vorfeld mit den einzelnen Sections vertrauter sind als die übrigen Fahrer, dürfte daraus kein unzulässiger Vorteil entstehen, da alle Teilnehmer mehrfach versuchen können, die Sections zu bewältigen. Sollten Kursaufbauer sich entscheiden, am Wettkampf teilzunehmen, müssen sie jedoch der Fahrer-Verantwortung „F“ nachkommen (siehe Abschnitt 7.11) und dürfen den Kurs vor dem Wettkampf nicht befahren. Das gilt auch für die Zeit, in der die Sections entworfen und aufgebaut werden.

## 7.11 Verantwortlichkeiten der Teilnehmer

- Der Teilnehmer muss die Regeln kennen.
- Der Teilnehmer muss seine Zeit einteilen. Es gibt keine Ausnahmen für Fahrer, die zu viel Zeit an einem Hindernis verbraucht haben und dadurch nicht den gesamten Kurs vor Ablauf der Wettkampfzeit bewältigen können.
- Der Teilnehmer ist verantwortlich, sich über Start, Ende und Verlauf der Sections zu informieren.
- Falls sich zwei oder mehr Sections überlappen/kreuzen, sollten sie immer nur von einem Teilnehmer gleichzeitig befahren werden. Falls sich doch einmal zwei Teilnehmer auf überlappenden Sections befinden, hat der zuerst gestartete Fahrer Vorrecht.
- Der Teilnehmer ist für seine Punktekarte verantwortlich. Falls eine Karte beschädigt wird, kann vom Veranstalter eine neue angefordert werden. Geht eine Karte verloren, bekommt der Teilnehmer eine neue, startet dann allerdings wieder mit null Punkten.
- Kein Teilnehmer darf vor dem Wettkampfstart ein Hindernis befahren. Idealerweise sollte vor Wettkampfbeginn immer ein separater Aufwärbereich außerhalb des Kurses eingerichtet werden.
- Absichtliche Veränderungen von Sections durch Teilnehmer oder Zuschauer sind verboten. Ein Tritt gegen Gegenstände zum Prüfen ihrer Stabilität gilt nicht als absichtliche Veränderung, auch wenn sich dabei etwas verschiebt. Falls Gegenstände durch einen

Teilnehmer unabsichtlich verändert oder zerbrochen werden, muss der Veranstalter oder Kursaufbauer informiert werden, damit sie nach Möglichkeit wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden können.

## **7.12 Proteste und Einigung bei Streitigkeiten**

Jeder kann gegen die Beurteilung eines Beobachters Protest einlegen. Proteste treten typischerweise auf, wenn ein Unbeteiligter (ein anderer Teilnehmer oder ein Zuschauer) beobachtet, dass ein aktiver Teilnehmer einen Regelverstoß begeht, der vom Beobachter nicht wahrgenommen wurde, oder wenn ein Beobachter eine ungerechtfertigte Strafe verhängt.

Proteste müssen innerhalb von 15 Minuten nach Bekanntgabe der offiziellen Ergebnisse beim Veranstalter eingereicht werden. Jeder Protest muss schriftlich verfasst werden und Angaben zum Namen des Teilnehmers und der Section-Nummer sowie eine Beschreibung dazu enthalten, wogegen Protest eingelegt wird.

Bei kleinen Veranstaltungen kann der Veranstalter als alleiniges Jury-Mitglied auftreten. Bei größeren Veranstaltungen sollte die Jury aus mindestens 3 Mitgliedern bestehen, die vor Beginn der Veranstaltung benannt werden. Die Jury sollte aus dem Veranstalter, dem Hauptbeobachter oder Veranstaltungskommissar (sofern vorhanden) und einem Vertreter der Teilnehmer bestehen. Gibt es keinen Hauptbeobachter, kann der Veranstalter eine Person mit Trial-Erfahrung benennen. Es sollte darauf geachtet werden, dass keine Interessenkonflikte entstehen. Falls ein Protest jemanden betrifft, der einem Jury-Mitglied nahe steht, sollte diese Person zur Klärung des Protests ersetzt werden.

Die Jury trifft ihre Entscheidung auf der Grundlage der Informationen aller beteiligten Parteien, einschließlich des Teilnehmers, des Beobachters und der Person, die den Protest eingereicht hat. Bei der Untersuchung von Protesten wird im Zweifelsfall für den Beobachter entschieden. Die Jury ist nicht verpflichtet, den Beobachter aufgrund von anderen Zeugenaussagen zu überstimmen. Nur für den Fall, dass alle bei dem Vorfall Anwesenden übereinstimmen und der Beobachter einräumt, einen Fehler gemacht zu haben, kann die ursprüngliche Entscheidung des Beobachters rückgängig gemacht werden.

## **7.13 Tie Break (Gleichstand)**

Ein Tie Break besteht, wenn mehrere Teilnehmer die gleiche Anzahl von Sections bewältigt haben. Der Kursaufbauer sollte dann in Absprache mit den betreffenden Teilnehmern mit gleichem Punktstand eine neue „Tie Breaker Section“ mit einem angemessenen Schwierigkeitsgrad entwerfen. Diese Section sollte relativ lang sein und kann mehrere, vorhandene Sections verbinden oder auch komplett neu erstellt werden. Die Section sollte zum Ende hin aus Hindernissen mit aufsteigendem Schwierigkeitsgrad bestehen.

Alle Teilnehmer mit gleichem Punktstand versuchen, diese Section zu bewältigen, und der Gewinner ist der, der am längsten berührungsfrei bleibt. Nur ein Versuch ist zulässig. Die erzielte Weite wird bestimmt durch den Teil des Einrads (Kurbel, Pedal oder Reifen), der den Boden berührt, bevor eine nicht erlaubte Berührung erfolgt. Der Fahrer muss nicht kontrolliert

ins Ziel kommen. Wenn zum Beispiel ein Teilnehmer mit einem Drop auf dem Reifen landet und dann sofort den Boden berührt, wird die Weite bis zum Drop gewertet.

Falls mehrere Teilnehmer die Tie Breaker Section komplett bewältigen, muss der Durchlauf mit einer noch schwierigeren Section wiederholt werden.

## **7.14 Beschränkungen zum Einrad-Design**

Jedes Einrad kann eingesetzt und während des Wettkampfs beliebig gewechselt werden.

## **7.15 Richtlinien für Kursaufbauer**

### **7.15.1 Nummerierung und Beschreibung der Sections**

Kursaufbauer sollten sicherstellen, folgende Materialien zum Markieren und Beschreiben der Sections bereit zu haben: Markierungsband, Duct-Tape (Gewebe-Klebeband), Farbspraydosen, Tacker, Papier oder Karton, Marker-Stifte und große, wiederverschließbare, durchsichtige Plastikbeutel. Laminierte Karten mit großen Buchstaben A, B, C usw. oder Zahlen 1, 2, 3 usw. sind ebenfalls gut geeignet, um die Sections zu nummerieren.

Jede Section muss deutlich mit einer Nummer sowie deutlich erkennbaren Start- und Ziellinien gekennzeichnet sein. Es ist sehr wichtig, speziell die Ziellinie deutlich zu markieren, sodass den Teilnehmern klar ist, wann sie das Ziel erreicht haben.

Angaben zur Schwierigkeitseinstufung von Sections sind nicht obligatorisch. Es wird jedoch empfohlen, entsprechende Informationen an den Sections und auf den Punktekarten der Fahrer zu vermerken, da die Fahrer so schneller entscheiden können, an welchen Hindernissen sie sich versuchen möchten. Wenn das in Abschnitt 7.6 beschriebene Abstufungssystem verwendet wird, sind entsprechende Angaben an den Hindernissen und auf den Punktekarten verbindlich vorgeschrieben. Bei internationalen Wettbewerben wird empfohlen, an jeder Section entsprechende Anweisungen zu geben. Diese sollten folgende Informationen beinhalten:

1. Start: Beschreibung der Startlinie
2. Section: Beschreibung der Section und Section-Begrenzungen
3. Ziel: Beschreibung der Ziellinie
4. Skizze der Section (optional)

Es wird dringend empfohlen, mit Skizzen zu arbeiten, da nicht alle Fahrer unbedingt dieselbe Sprache sprechen. In einigen Fällen kann eine solche Skizze auch die schriftlichen Anweisungen ersetzen.

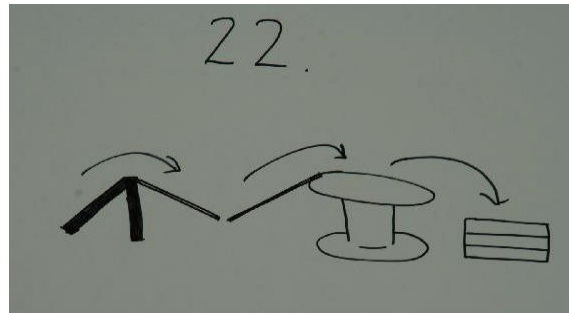
## Beispiel für Anweisungen und Skizze:

### Section 22

**Start:** Zwischen dem gelben Band, auf Balken A

**Section:** Von Balken A auf Rolle 1 fahren, dann auf Box 2

**Ziel:** Von Box 2 herunterfahren, zwischen den 2 Linien des Markierbands bleiben



Zur Vereinfachung der Section-Beschreibung sollten die größten Hindernisse mit Zahlen und/oder Buchstaben markiert werden, die auch aus größerer Entfernung deutlich lesbar sind. Laminierte Plastikkarten sind besonders empfehlenswert, da sie mehrfach benutzt werden können.

Eine gute Strategie ist es, Boxen mit Nummern und Balken mit Zahlen zu markieren. Damit sind Beschreibungen wie „Von Balken A zu Box 6 fahren, ohne den Boden zu berühren“ viel einfacher verständlich. Section-Anweisungen sollten keine Angaben dazu enthalten, mit welcher Technik ein Teilnehmer die Section bewältigen soll oder darf. Zum Beispiel darf nicht der Einsatz von Pedal Grabs oder Bash Guards verboten werden, um die Herausforderung zu erhöhen.

### 7.15.2 Schwierigkeitsgrad der Sections

Die unterschiedlichen Schwierigkeitsgrade der Sections sollten dem Spektrum der Fähigkeiten der Teilnehmer entsprechen. Die leichtesten Sections sollten von allen Fahrern mit einem oder zwei Versuchen bewältigt werden können, und die schwierigsten Sections sollten selbst von den besten Teilnehmern mehrere Versuche erfordern.

Es wird besonders empfohlen, ein oder zwei Sections einzubauen, die so schwierig sind, dass sie nur von einem oder sogar keinem Teilnehmer bewältigt werden können. Auf diese Weise lassen sich Tie Breaks bei der Bestimmung des 1. Platzes verhindern. Außerdem können die technischen Standards des Sports dadurch verbessert werden, dass Fahrer ein Hindernis bewältigen, das noch nie zuvor erfolgreich befahren wurde.

### 7.15.3 Zuweisung der Schwierigkeitseinstufung für Sections

Angaben zur Schwierigkeitseinstufung von Sections sind nicht obligatorisch, es sei denn, dies ist zur Festlegung von Section-Beschränkungen für Wettkampfkategorien erforderlich (siehe Abschnitt 7.6). Es wird jedoch empfohlen, entsprechende Einstufungen vorzunehmen, da die Fahrer so schneller entscheiden können, an welchen Sections sie sich versuchen möchten. Die wichtigste Aufgabe bei der Vergabe von Schwierigkeitseinstufungen besteht darin, konsistent

zu sein. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, mit der Zuweisung abzuwarten, bis alle Sections aufgebaut sind. Die Kursaufbauer sollten auch darauf achten, sich bei der Einteilung der Schwierigkeitsstufen nicht durch ihre eigenen Stärken und technischen Grenzen beeinflussen zu lassen. Dies ist besonders wichtig bei Sections, die einen vergleichbaren Schwierigkeitsgrad aufweisen, dabei aber unterschiedliche Skills erfordern (z. B. Hüpfen, Fahren auf schmalen Balken, Pedal Grabs usw.) Die Sections können in „grüne“ (eher einfache), „blaue“ (mittelschwere) und „schwarze“ (eher schwere) Abschnitte unterteilt werden. Jeder Abschnitt sollte gut sichtbar und auch von weitem erkennbar mit einer dieser Farben markiert sein. Wenn möglich, sollte dasselbe Farbschema auch auf der Punktekarte der Fahrer abgebildet sein, damit sie Sections mit dem gewünschten Schwierigkeitsgrad leichter identifizieren können.

Zur Zuweisung von Schwierigkeitsstufen sind zwei Methoden denkbar:

**Relative Methode:** Um die Hindernisse nach Schwierigkeitsgrad zu gruppieren, können die Schwierigkeitsstufen im Verhältnis zu anderen Sections im Kurs zugewiesen werden. Ein typischer Kurs würde zu 25 % aus grünen, zu 50 % aus blauen und zu 25 % aus schwarzen Abschnitten bestehen.

**Absolute Methode:** Erfahrene Kursaufbauer können die grünen, blauen und schwarzen Markierungen für Abschnitte nach ihrem absoluten Schwierigkeitsgrad vergeben. Bei der Einstufung sollte das nach oben offene U-Level-System zur Schwierigkeitseinstufung für Einrad-Trials verwendet werden. Dabei ist zu beachten, dass das U-Level-System NICHT identisch ist mit den Skill Levels der International Unicycling Federation (IUF). Da das U-Level-System nach oben offen ist und einvernehmlich von den Fahrern vereinbart wird, liegt die Beschreibung der Referenzhindernisse nicht im Geltungsbereich des IUF-Regelwerks. Informationen zum U-Level-System sind unter [www.krisholm.com/u-system](http://www.krisholm.com/u-system) erhältlich.

Die Schwierigkeitseinstufungen können wie folgt vorgenommen werden:

Grüne Abschnitte: U0 – U2

Blaue Abschnitte: U3 – U6

Schwarze Abschnitte: U7 und höher

Neben der Zuweisung einer grünen, blauen und schwarzen Markierung können erfahrene Kursaufbauer die einzelnen Hindernisse auch mit einer Angabe zur entsprechenden Einstufung aus dem U-Level-Bewertungssystem versehen. Es kann hilfreich sein, zunächst alle Hindernisse in dieser Hinsicht einzustufen und die Hindernisse dann anhand dieser Angaben nach Schwierigkeit zu gruppieren.

#### **7.15.4 Planung des Kurses: Veranstaltungsort und Materialien**

Es ist äußerst wichtig, die vorhandenen Ressourcen maximal zu nutzen. Sorgfalt bei der Planung und Auswahl des Veranstaltungsgeländes sind unerlässlich. Es sollte mindestens ein ganzer Tag eingerechnet werden, um den Kurs für eine große Veranstaltung festzulegen – zuzüglich der Zeit für die Beschaffung der benötigten Materialien.



Falls möglich, sollte ein Gelände mit reichlich natürlichen Hindernissen oder anderen Besonderheiten gewählt werden, die in künstlich aufgebaute Hindernisse integriert werden können. Es kann nicht genug betont werden, dass es wesentlich einfacher ist, auf bereits Vorhandenem aufzubauen, als sämtliche Hindernisse neu zu entwickeln.

Sections können auf steinigem Untergrund, Felsbrocken, Stämmen oder an Berghängen aufgebaut und/oder aus gestapelten Paletten, Geländern, LKW-Reifen oder Schrottfahrzeugen konstruiert werden bzw. aus Bauholz oder einem beliebigen anderen, verfügbaren Material bestehen. Oftmals ist es auch interessant, natürliche Gegebenheiten mit künstlichen Hindernissen zu kombinieren.

Es wird dringend empfohlen, außerhalb des Kurses auch einen Bereich mit Basishindernissen als Übungsmöglichkeit aufzubauen. Dieser Bereich kann eine kleine Zahl zufällig gewählter Hindernisse enthalten und ist wichtig zum Aufwärmen. Auch wird damit die Wahrscheinlichkeit eingeschränkt, dass Teilnehmer versuchen, den Wettkampfkurs vorzeitig zu befahren.

Es sollte auch sichergestellt werden, dass genügend zusätzliches Baumaterial vorhanden ist (Werkzeuge, Schrauben, Holz usw.), sodass während des Wettbewerbs bei Bedarf Reparaturen durchgeführt werden können.

### **7.15.5 Kursdesign**

Die Sections sollten sich deutlich voneinander unterscheiden und den Fahrern ein breites Spektrum an Hüpf/Sprung- und Fahrtechniken abverlangen. Oft ist es hilfreich, gedanklich die verschiedenen Trial-Techniken durchzugehen und dann die Sections so zu konstruieren, dass alle Techniken einzeln oder kombiniert getestet werden können.

Das Layout des Kurses richtet sich vor allem nach den vorhandenen Ressourcen. Gibt es zahlreiche natürliche Hindernisse, lassen sich diese gut in die Sections einbauen.

Sowohl bei natürlichen als auch bei künstlichen Sections bietet es sich an, zunächst verschiedene Hauptstrukturen oder Gegenstände als Mittelpunkt festzulegen und dann um diese Mittelpunkte herum unterschiedliche Sections anzuordnen. Zum Beispiel kann ein Auto, eine Rolle oder ein großer Felsen als Mittelpunkt dienen, um den herum kleinere Aufbauten angeordnet werden, die in unterschiedlicher Weise auf und über das Hindernis führen.

Die Nutzung zentraler Mittelpunkte anstelle unabhängiger Sections gestattet eine hohe Konzentration von Sections bei geringerem Materialaufwand. Anders als bei herkömmlichen Zweirad-Trials stellen überlappende Sections kein Problem dar, obwohl es manchmal für die wartenden Fahrer zu Verzögerungen kommen kann. In der Regel ist eine Kombination aus überlappenden und unabhängigen Sections die beste Wahl.

Es ist äußerst wichtig, die Sections so stabil und robust zu entwerfen, dass sie sich während der Veranstaltung nicht verformen oder brechen.

Generell sollte ein Kurs weder Links- noch Rechtshänder oder Fahrer mit linkem oder rechtem Sprungbein bevorzugen. Der Kursaufbauer sollte deshalb z. B. Sections einbauen, bei denen gleichermaßen nach links wie nach rechts gesprungen werden muss.

Optimal sind Sections, die die Fahrer herausfordern, ohne ein unnötiges Risiko darzustellen. Typischerweise erfordern gut entworfene Sections Bewegungen, die die Balance und Präzision fordern und nicht nur schwierig sind, weil sie groß sind. Statt zum Beispiel eine Section aufzubauen, die nur einen hohen Sprung von einem einfachen Hindernis darstellt, lässt sich die Schwierigkeit durch Verkleinern der Absprung- oder Landezone oder durch steilere Winkel erhöhen. Es wird dringend davon abgeraten, Sprünge aus einer Höhe von mehr als 1,5 m auf harten, flachen Untergrund einzubauen.

Fahrer müssen ihr Einrad beim Beenden einer Section nicht vollständig unter Kontrolle haben. Konsequenterweise sollten gut konstruierte Sections ein kontrolliertes Fahren voraussetzen, um die Section bewältigen zu können, sodass Fahrer im Regelfall nicht über die Ziellinie fallen dürften. Dies lässt sich am einfachsten erreichen, indem mindestens 2 m Abstand zwischen dem letzten schweren Hindernis und der Ziellinie gelassen werden.

Ein Fotoalbum von bisher konstruierten Sections ist unter [www.krishholm.com/sections](http://www.krishholm.com/sections) zu finden.

### **7.15.6 Strategien zur Zeit- und Platzersparnis**

Falls Baumaterial nur in sehr begrenztem Umfang verfügbar ist und sehr wenige Teilnehmer antreten, kann anstelle eines ganzen Kurses alternativ mit Ausscheidungsrunden gearbeitet werden.

Dabei wird eine kleine Anzahl von Sections (oder sogar nur jeweils eine einzige) aufgebaut, die von den Teilnehmern bewältigt werden muss. Jeder Teilnehmer, der ein Hindernis nach mehreren Versuchen nicht bewältigen kann, scheidet aus. Dann wird ein zweiter Satz Sections gebaut und der Vorgang wiederholt. Dieser Prozess wird so lange fortgesetzt, bis nur noch ein Teilnehmer übrig ist. Diese Variante erfordert nur wenig Material, sollte aber nur als letzte Möglichkeit eingesetzt werden.

### **7.16 Mehrere Runden**

Dieses neue Format soll in den nächsten beiden Jahren getestet und anschließend beurteilt werden.

Wettkämpfe werden in Form von mehreren Runden auf demselben Kurs durchgeführt. Jede Runde wird wie ein eigenständiger Trial-Wettkampf behandelt. Alle sonstigen Regeln bleiben unverändert, und das Zeitlimit sowie die Zahl der erreichten Punkte werden bei jeder Runde neu erfasst.

Jeder Runde wird ein fester Zeitrahmen zugewiesen, und zwischen den einzelnen Blöcken muss eine mindestens 2-stündige Pause eingehalten werden. Die einzelnen Runden können auch an verschiedenen Tagen angesetzt werden. Der Organisator muss dafür Sorge tragen, dass sich der

Kurs während des gesamten Zeitraums, in dem er benötigt wird, in einem guten Zustand befindet. Zwischen den einzelnen Runden können kleinere Änderungen an den Abschnitten vorgenommen werden, um den Kurs für die nächste Runde zu verbessern. Anregungen und Wünsche von Seiten der Fahrer sind sorgfältig zu prüfen; die endgültige Entscheidung über die Durchführung von Änderungen an einzelnen Abschnitten trifft der Chefkampfrichter. Zwischen den Runden dürfen die Hindernisse von keinem Fahrer befahren werden.

Die Rangfolge, nach der entschieden wird, welche Fahrer am Finale teilnehmen dürfen, ergibt sich aus der Summe der Ergebnisse aus den einzelnen Runden.

## **Teil 8**

### **Einradhockey**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Einradhockey</b>	<b>198</b>
8.1 Spielfeld	198
8.2 Teams	199
8.3 Ausrüstung	199
8.4 Strafen	200
8.5 Spielablauf	201
8.6 Fouls	203
8.7 Torschüsse	205
8.8 Sicherheitsregeln	205
8.9 Schiedsrichterregeln	206

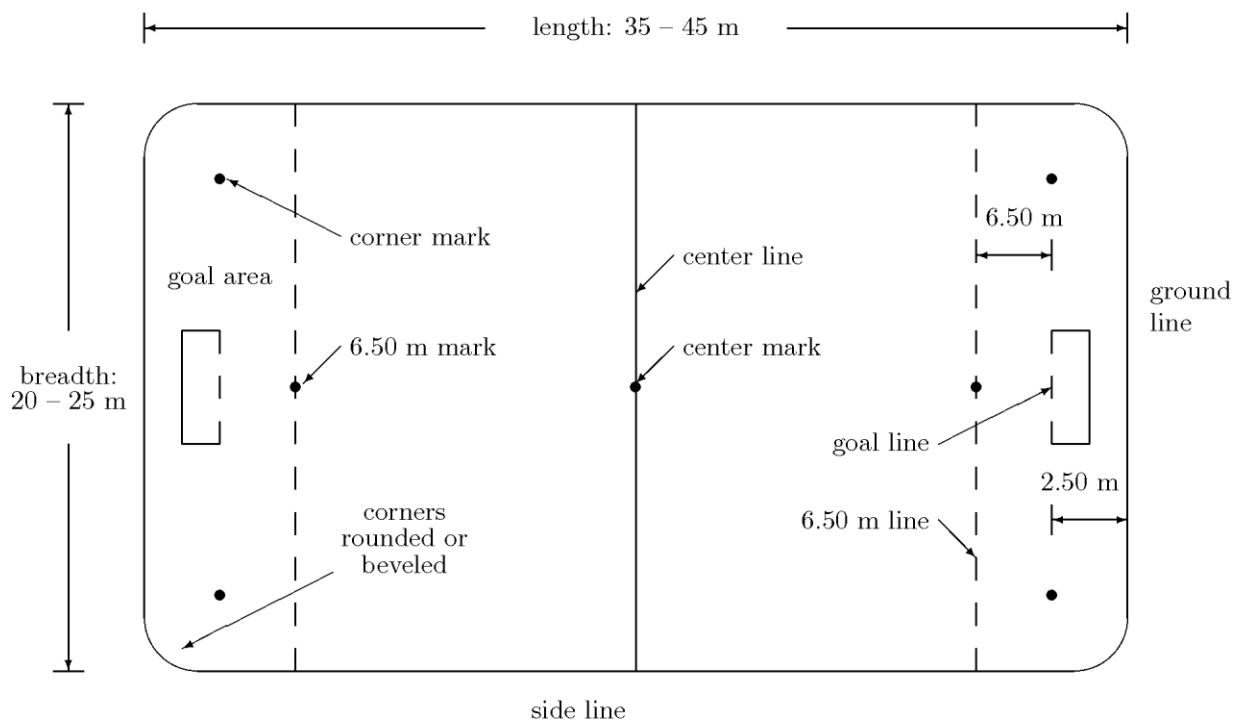
---

# Einradhockey

Die Sicherheit der Spieler und Zuschauer verdient hohe Aufmerksamkeit. Daher müssen die Sicherheitsregeln streng beachtet werden, und das Material muss in gutem Zustand sein. Diese Regeln können nicht jede Situation abdecken. Die Teams müssen sich vor dem Spiel auf einen Spielraum bei der Regelauslegung einigen. Auf die unterschiedlichen Voraussetzungen der Spieler und Räumlichkeiten muss Rücksicht genommen werden. Fairness von allen Beteiligten wird vorausgesetzt.

## 8.1 Spielfeld

### 8.1.1 Größe



Das Feld hat eine Länge von 35-45 m und eine Breite von 20-25 m. Es wird von einer Bande umgeben. Die Ecken sind abgerundet oder abgeschrägt.

### 8.1.2 Tore

Die Torpfosten sind 2,50 m von den Enden des Spielfelds (Grundlinie) entfernt, sodass sie von den Spielern umfahren werden können. Ihre lichte Höhe ist 1,20 m und ihre lichte Breite 1,80 m. Die Tore müssen so beschaffen sein, dass der Ball nicht von hinten oder von der Seite hineingelangen kann. Die Tore dürfen keine scharfen, spitzen oder überstehenden Teile haben.

### **8.1.3 Markierungen**

Die Mittellinie unterteilt das Feld in zwei gleiche Spielhälften, und der Mittelpunkt ist in der Mitte der Mittellinie. Vor jedem Tor ist im Abstand von 6,50 m ein Punkt. Die Torlinie verbindet die Torpfosten auf dem Spielfeld. Einen Meter von den Seitenbänden entfernt, befinden sich auf beiden Seiten der verlängerten Torlinie die Eckpunkte. Die 6,50 m-Linien sind parallel zu den Torlinien und gehen durch die 6,50 m-Punkte. Die Torzonen sind die Flächen zwischen den 6,50 m-Linien und den Grundlinien.

## **8.2 Teams**

### **8.2.1 Anzahl der Spieler**

Ein Team besteht aus fünf Spielern (plus Auswechselspieler). Das Auswechseln eines Spielers ist jederzeit möglich. Es ist nicht nötig, dies dem Schiedsrichter mitzuteilen. Der neue Spieler muss das Feld dort betreten, wo der andere es verlässt. Jeder Spieler kann zu jeder Zeit Torwart sein. Der Torwart hat keine besonderen Rechte. Um an einem Spiel teilnehmen zu dürfen, muss ein Team mindestens drei Spieler haben.

### **8.2.2 Bekleidung**

Schuhe müssen getragen werden. Alle Spieler eines Teams müssen Trikots in der gleichen Farbe tragen. Die Farbe muss sich von der des Gegners deutlich unterscheiden. Bei Turnieren oder anderen großen Veranstaltungen sollte jedes Team zwei verschiedenfarbige Trikotsätze zur Verfügung haben. Vorschläge für bequeme und sichere Kleidung:

- Radhose und Knieschoner oder lange Hose
- Handschuhe
- kurze Schnürriemen oder Riemen eingesteckt
- Helm und Zahnschutz
- definitiv kein Schmuck (Uhren, Ketten, Ohrringe)

## **8.3 Ausrüstung**

### **8.3.1 Einräder**

Die maximale Radgröße ist 618 mm (24 Zoll). Die Einräder dürfen keine scharfen, spitzen oder vorstehenden Teile aufweisen, die Verletzungen verursachen könnten. Zu überprüfen sind in erster Line Schnellspanner und Schrauben. Die Pedale müssen aus Kunststoff oder Gummi sein.

### 8.3.2 Schläger

Alle für Eishockey oder Floorball zugelassenen Schläger (außer Torwarschläger) können verwendet werden. Angebrochene oder gesplitterte Schläger müssen vor dem Spiel mit Klebeband umwickelt oder repariert werden. Ein Gummipuffer am oberen Ende des Schlägers wird empfohlen.

### 8.3.3 Ball

Es wird ein „toter“ Tennisball benutzt, der nach dem Aufprall auf Beton 30 % bis 50 % der ursprünglichen Höhe erreicht. Alternativ kann ein Straßenhockeyball benutzt werden. Wenn sich die gegnerischen Teams nicht auf einen Ball einigen können, entscheidet die ausrichtende Organisation. Die gewählte Ballart muss frühzeitig vor dem Wettbewerb angekündigt werden und in allen teilnehmenden Ländern erhältlich sein.

## 8.4 Strafen

Bei jeder Regelwidrigkeit muss der Schiedsrichter eine Strafe verhängen, es sei denn, er entscheidet, das Spiel nicht zu unterbrechen (Vorteil).

### 8.4.1 Freistoß

Der Freistoß ist die Standardstrafe für alle Regelwidrigkeiten. Er wird immer angewendet, außer in den Fällen, die in den Abschnitten 8.4.2-8.4.4 explizit erwähnt werden. Der Freistoß wird an der Stelle ausgeführt, an der die Regelwidrigkeit begangen wurde. **Ausnahmen:** Wenn ein Team einen Freistoß in der gegnerischen Torzone bekommt, wird der Freistoß vom nächstgelegenen Eckpunkt ausgeführt (Eckstoß). Wenn ein Team einen Freistoß in der eigenen Torzone bekommt, wird der Freistoß 1 m vor der Torlinie ausgeführt (Torabstoß).

Der Freistoß ist indirekt. Der ausführende Spieler darf den Ball beim Freistoß nur einmal berühren. Danach muss ein anderer Spieler den Ball berühren. Gegnerische Spieler müssen mit Einrad und Schläger einen Mindestabstand von 2 m zum Ball einhalten.

### 8.4.2 6,5 m

Wird durch eine Regelwidrigkeit eine direkte Torchance verhindert, so wird ein 6,50 m gegeben. Das gilt auch für Fouls außerhalb der Torzone. Der Ball wird auf den 6,50 m-Punkt gelegt. Ein Spieler des verteidigenden Teams geht in das Tor. Sein Rad muss in einer Entfernung von höchstens 50 cm von der Torlinie den Boden berühren. Das andere Team bestimmt einen Spieler, der den 6,50 m ausführt. Alle anderen Spieler müssen die Torzone verlassen. Nach Anpfiff des Schiedsrichters muss der Torwart frei auf seinem Einrad sein und



darf sich nicht am Tor festhalten. Ist der Torschuss erfolglos, geht das Spiel weiter, sobald der Ball den Torpfosten berührt, der Torwart den Ball berührt oder der Ball die verlängerte Torlinie überquert.

### **8.4.3 Straftor**

Wenn das verteidigende Team durch illegales Spielen des Balles ein Tor verhindert und wenn der Ball nach Ansicht des Schiedsrichters direkt auf das Tor zugeht und definitiv in das Tor gegangen wäre, wenn kein Spieler ihn berührt hätte, kann ein Straftor vergeben werden. In diesem Fall bekommt das angreifende Team ein Tor zugesprochen. Wenn irgendwelche Zweifel darüber bestehen, ob der Ball ins Tor gegangen wäre, muss ein 6,50 m (siehe 8.4.2) gegeben werden.

### **8.4.4 Bully**

Immer wenn das Spiel ohne Strafe für eines der Teams wieder aufgenommen werden muss, geschieht dies durch einen Bully. Für den Bully lässt der Schiedsrichter den Ball zwischen zwei gegnerischen Spielern fallen. Sobald der Ball den Boden berührt, beginnt das Spiel. Ein Bully wird während des Spiels immer dort ausgeführt, wo sich der Ball bei der letzten Spielunterbrechung befunden hat. Ausnahme: Innerhalb der Torzone wird der Bully stets in der Nähe eines der Eckpunkte ausgeführt.

### **8.4.5 Feldverweis**

Der Schiedsrichter kann einen Spieler für die Dauer von zwei Minuten, fünf Minuten oder für den Rest des Spiels des Feldes verweisen. Dies geschieht bei Unsportlichkeit sowie absichtlicher, gefährlicher Missachtung der Regeln. Für den vom Platz gestellten Spieler darf das Team keinen Ersatzspieler einwechseln.

## **8.5 Spielablauf**

### **8.5.1 Spieldauer**

Die Spieldauer ergibt sich aus der Spielzeit. Dabei handelt es sich um eine relative Zeitangabe. Die Zeit wird nur angehalten, wenn der Schiedsrichter das entsprechende Signal für eine Spielunterbrechung gibt (Timeout). In der Pause werden die Seiten gewechselt. Zu Beginn jeder Halbzeit befinden sich alle Spieler in ihrer eigenen Spielfeldhälfte. Jede Halbzeit beginnt mit einem Bully am Mittelpunkt. Ist der Spielstand ausgeglichen und eine Entscheidung notwendig, geht es wie folgt weiter: Fünf Minuten Pause; Seitenwechsel; fünf Minuten Spiel; Seitenwechsel ohne Pause; fünf Minuten Spiel. Ist der Spielstand immer noch ausgeglichen, schießt jedes Team einen weiteren Penaltyschuss, bis eine Entscheidung herbeigeführt ist.

### **8.5.2 Penalty Shootout**

Drei Spieler aus jeder Mannschaft bekommen jeweils einen Penaltyschuss. Ist der Spielstand immer noch ausgeglichen, schießt jedes Team einen weiteren Penaltyschuss, bis eine Entscheidung herbeigeführt ist. Es ist möglich, dass ein Spieler mehrere Penaltyschüsse abgibt. Auf jeden Fall müssen aber mindestens zwei andere Spieler einen Penaltyschuss ausführen, ehe ein Spieler erneut antreten kann.

Für den Penalty müssen alle Spieler außer dem verteidigenden Torwart die entsprechende Spielfeldhälfte verlassen. Der Torwart muss sich in der Nähe der Torlinie befinden, zumindest, bis der angreifende Spieler den Ball berührt hat. Der Schiedsrichter platziert den Ball am Mittelpunkt, und der ausführende Spieler spielt nach dem Pfiff des Schiedsrichters den Ball von dort und versucht, ein Tor zu erzielen. Der Ball muss in Bewegung auf die Torlinie zu gehalten werden (eine Rückwärtsbewegung ist nicht erlaubt). Sobald der Ball geschossen wurde, gilt das Spiel als abgeschlossen. Aus Abprallern jeglicher Art (eine Ausnahme ist, wenn der Ball erst am Pfosten abprallt, dann am Torwart und dann direkt ins Tor geht) kann kein Tor erzielt werden. Sobald der Ball die Torlinie überquert, gilt der Schuss als abgeschlossen.

### **8.5.3 Einradfahren**

Der Spieler muss sich frei auf dem Einrad bewegen. Er darf sich mithilfe seines Schlägers abstützen, aber nicht am Tor, der Wand oder Ähnlichem. Es reicht nicht aus, das Tor nur schnell für die Zeit loszulassen, während der Torwart am Spiel teilnimmt. Ein kurzzeitiges Abstützen an der Wand, um einen Sturz zu vermeiden, kann toleriert werden. Fällt ein Spieler vom Einrad, darf er so lange in das Spiel eingreifen, bis er den Boden berührt. Beim Wiederaufstieg muss der Spieler auf dem Sattel sitzen und beide Füße auf den Pedalen haben, bevor er am Spiel wieder teilnehmen kann. Wenn ein Spieler, der nicht auf dem Einrad fährt, ein Eigentor schießt, wird die Vorteilsregel angewendet und das Tor ist gültig.

### **8.5.4 Hindernis**

Ein Spieler, der sich nicht auf dem Einrad befindet, darf kein Hindernis für das gegnerische Team darstellen. Der Spieler wird als Hindernis angesehen, wenn er, sein Einrad oder sein Schläger vom Ball getroffen wird und auch wenn sich ein Gegner seinetwegen nicht frei bewegen kann. Der Spieler sollte an der Stelle wieder aufsteigen, an der er abgestiegen ist, falls notwendig aber zuerst dem Spielgeschehen ausweichen.

### **8.5.5 Ballkontakt**

Der Ball kann mit dem Schläger, dem Einrad und dem gesamten Körper gespielt werden. Alle genannten Arten zählen als Ballberührung. Die Spieler dürfen den Ball nur dann zweimal hintereinander mit dem Körper spielen, wenn einer der beiden Kontakte passiv war. Wenn der Ball mit dem Körper gespielt wird, darf der Spieler den Ball nicht fangen oder auf andere Art

halten, und der Kontakt sollte nur kurzzeitig sein. Für das Spiel mit Armen und Händen siehe auch Abschnitt 8.7.1.

### **8.5.6 Start und Stopp**

Start und Wiederaufnahme des Spiels werden immer durch den Pfiff des Schiedsrichters eingeleitet. Pfeift der Schiedsrichter während des Spiels, wird es sofort unterbrochen.

### **8.5.7 Spielaufnahme nach einem Tor**

Nach einem Tor bekommt das Team den Ball, gegen welches das Tor gefallen ist. Zunächst müssen alle Spieler in ihre eigene Hälfte. Nach dem Pfiff des Schiedsrichters beginnt das Spiel, wenn der Ball oder ein Spieler des ballführenden Teams die Mittellinie überquert. Nach dem Überqueren der Mittellinie darf durch einen direkten Schuss ein Tor erzielt werden, z. B. ohne vorher zu einem anderen Spieler abzuspielen.

### **8.5.8 Ball im Aus**

Wenn der Ball das Spielfeld verlässt, gibt es einen Freistoß (oder Eckstoß, abhängig davon, wo der Ball das Spielfeld verlassen hat) gegen den Spieler, der den Ball zuletzt berührt hat. Ein Freistoß wird einen Meter von der Seitenbande entfernt ausgeführt.

### **8.5.9 Verschieben des Tores**

Wenn ein Spieler das Tor verschiebt, wird das Spiel unterbrochen, und das gegnerische Team erhält einen Freistoß.

### **8.5.10 Ball im Rad**

Bleibt der Ball zwischen den Speichen eines Einrads stecken, so bekommt das gegnerische Team einen Freistoß (keinen 6,5 m-Penaltyschuss).

## **8.6 Fouls**

### **8.6.1 Allgemeines**

Jeder Spieler muss sich so verhalten, dass kein Dritter gefährdet wird. Das Spiel ist körperlos: Die Gegner und ihre Einräder dürfen nicht berührt werden. Die Spieler müssen darauf achten, den Gegner nicht mit dem Schläger zu treffen, besonders nach einem Schuss. Der Schläger des Gegners darf mit dem eigenen Schläger nur in Ballnähe berührt werden, um den Gegner zu blocken. Dieser Kontakt darf jedoch nicht hart sein. Es ist nicht erlaubt, die Kelle des Schlägers nach unten zeigen zu lassen, um auf diese Art den gegnerischen Schläger zu verhaken. Es ist im

Prinzip erlaubt, den gegnerischen Schläger anzuheben, solange dies nicht mit übertriebener Härte geschieht. Wenn der gegnerische Schläger über deren Hüfthöhe angehoben wird, gilt dies als übertriebene Härte.

### **8.6.2 Vorfahrtregeln**

Um den Spielfluss zu erhalten, sollten Regelwidrigkeiten, die das Spielgeschehen nicht beeinflussen, nicht geahndet werden. Die folgenden Regeln gelten, wenn es zu einer Berührung der Spieler kommt:

- Kein Spieler darf durch Erzwingen der Vorfahrt einen anderen Spieler gefährden (z. B. an die Wand abdrängen).
- Pendelt ein Spieler auf der Stelle oder stützt sich auf seinen Schläger, muss ihm ausgewichen werden.
- Fahren zwei Spieler nebeneinander, darf derjenige den Weg bestimmen, der in Fahrtrichtung gesehen vor dem anderen fährt. Sind die Spieler auf gleicher Höhe, hat der ballführende Spieler Vorrang.
- Fahren zwei Spieler direkt oder im stumpfen Winkel aufeinander zu, hat der ballführende Spieler Vorrang.
- Fälle, die hier nicht beschrieben sind, werden durch das Ermessen des Schiedsrichters geregelt.

### **8.6.3 SUB (Stick Under Bike)**

Hält ein Spieler seinen Schläger so, dass ein gegnerischer Spieler über oder vor den Schläger fährt, begeht er ein Foul. Dabei ist es unerheblich, ob dies mit oder ohne Absicht geschah. Je nach Situation bekommt der ge-SUB-te Spieler einen Freistoß oder einen 6,50 m zugesprochen.

### **8.6.4 SIB (Stick In Bike)**

Gerät ein Schläger zwischen die Speichen eines gegnerischen Einrads, so begeht der Besitzer des Schlägers ein Foul. Dabei ist es unerheblich, ob dies mit oder ohne Absicht geschah. Je nach Situation bekommt der ge-SIB-te Spieler einen Freistoß oder einen 6,50 m zugesprochen.

### **8.6.5 Beleidigungen**

Ein Spieler darf weder den Schiedsrichter noch andere Spieler beleidigen.

### **8.6.6 Absichtliche Fouls**

Absichtliche Fouls gelten als Unsportlichkeit und werden mit einem Feldverweis von mindestens zwei Minuten geahndet.

## **8.7 Torschüsse**

### **8.7.1 Torschuss mit Arm oder Hand**

Ein Tor ist ungültig, wenn es mit dem Arm oder der Hand erzielt wurde. Das verteidigende Team bekommt den Ball (Torabstoß). Diese Regel gilt nicht für Eigentore.

### **8.7.2 Fernschuss**

Ein Torschuss ist ungültig, wenn der letzte Ballkontakt in der eigenen Spielfeldhälfte erfolgt ist. Das verteidigende Team bekommt den Ball (Torabstoß). Diese Regel gilt nicht für Eigentore.

### **8.7.3 Torschuss durch das Netz**

Wenn der Ball außen im Netz hängen bleibt oder von der Seite oder von hinten durch ein Loch im Netz in das Tor gelangt, gibt es einen Freistoß gegen das Team, das den Ball zuletzt berührt hat.

## **8.8 Sicherheitsregeln**

### **8.8.1 Schlägerwurf**

Ein Spieler, der seinen Schläger absichtlich fallen lässt oder wirft, wird nach dem Ermessen des Schiedsrichters, jedoch mindestens mit einem Feldverweis von zwei Minuten, bestraft (Abschnitt 8.6.6). Außerdem erhält das gegnerische Team einen 6,50 m.

### **8.8.2 Oberes Schlägerende**

Das obere Ende des Schlägers muss ständig mit einer Hand abgedeckt sein, um Verletzungen anderer Spieler zu vermeiden. Ein kurzes Wegnehmen der oberen Hand vom Schläger, um den Ball mit dieser Hand zu spielen, ist zulässig, sofern dies ohne Gefährdung der Sicherheit geschieht.

### **8.8.3 Unteres Schlägerende**

Das untere Ende des Schlägers muss immer unterhalb der Hüfthöhe sein, um Verletzungen anderer Spieler zu vermeiden. Ausnahme: In direkter Nähe zum eigenen Tor darf das untere Schlägerende bis zur Höhe der Querlatte gehoben werden.

## 8.8.4 Übertriebene Härte

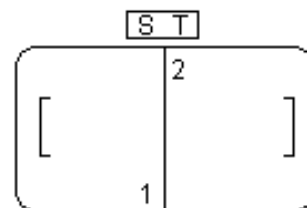
Übertriebene Härte kann zu Verletzungen führen und muss daher vermieden werden.

## 8.9 Schiedsrichterregeln

### 8.9.1 Zusammensetzung des Schiedsgerichts

Das Schiedsgericht besteht aus:

- Erster Schiedsrichter (1)
- Zweiter Schiedsrichter (2)
- Schreiber (S)
- Zeitnehmer (T)



### 8.9.2 Die Schiedsrichter

Die beiden Schiedsrichter stellen sich gegenüber an den Seitenlinien auf. Sie versuchen, in Ballnähe zu bleiben. Sie sollten nicht auf dem Einrad fahren. Die Kleidung der Schiedsrichter muss eine andere Farbe haben als die der Spieler. Beide Schiedsrichter sind für alle Regelverstöße zuständig. Der 1. Schiedsrichter hat drei zusätzliche Aufgaben:

- Der 1. Schiedsrichter überstimmt den 2. Schiedsrichter, falls beide unterschiedlicher Meinung sind.
- Der 1. Schiedsrichter pfeift das Spiel nach jeder Unterbrechung mit einem langen Pfiff wieder an.
- Der 1. Schiedsrichter wirft den Ball zum Bully ein.

### 8.9.3 Der Schreiber

Der Schreiber sitzt am Schreibertisch und sorgt dafür, dass die Anzeigetafel jederzeit den aktuellen Spielstand angibt. Nach einem Tor nimmt er Blickkontakt mit dem 1. Schiedsrichter auf, um zu sehen, ob dieser das Tor für gültig oder ungültig erklärt. Nach Ende des Spiels trägt der Schreiber den Endstand im Spielbericht ein.

### 8.9.4 Der Zeitnehmer

Der Zeitnehmer überwacht mit einer Stoppuhr die Spieldauer. Die Uhr wird bei jedem Anpfiff des Schiedsrichters gestartet. Am Ende jeder Halbzeit stoppt der Zeitnehmer das Spiel durch einen Pfiff. Der Zeitnehmer stoppt die Zeit auch, wenn der Schiedsrichter eine Spielunterbrechung veranlasst.

## 8.9.5 Vor dem Spiel

Die Schiedsrichter rufen vor dem Spiel sämtliche Spieler (einschließlich Ersatzspieler) auf dem Spielfeld zusammen. Sie überprüfen Folgendes:

- Unterscheiden sich die Trikots der Spieler farblich deutlich voneinander?
- Haben alle Spieler Uhren und Schmuck abgelegt, woran sich andere verletzen könnten?
- Ist der Ball geeignet?
- Sind Einräder und Schläger ordnungsgemäß, ohne spitze oder herausragende Teile, an denen sich die Spieler verletzen könnten?
- Sie erklären den Spielern, wie streng sie pfeifen werden.
- Falls nötig, teilen sie den Spielern mit, wie lange das Spiel dauern wird und ob es im Falle eines Unentschiedens eine Verlängerung geben wird.

## 8.9.6 Allgemeines

Eine Spielunterbrechung erfolgt durch einen kurzen und lauten Pfiff. Falls einzelne Spieler den Pfiff nicht gehört haben, muss er wiederholt werden. Es ist nicht möglich, das Spiel weiterlaufen zu lassen, nachdem gepfiffen wurde.

Die Schiedsrichter sollten durch bestimmtes und ruhiges Auftreten überzeugen. Entscheidungen werden auf Anfrage erläutert, sie werden jedoch nicht mit den Spielern diskutiert. In einer unklaren Situation können die Schiedsrichter die Spieler befragen, bevor sie eine endgültige Entscheidung treffen.

Weder die Schiedsrichter noch Zeitnehmer und Schreiber dürfen sich vom Spiel ablenken lassen. Vor allem dürfen sie sich während des Spiels nicht mit den Zuschauern unterhalten.

Wenn zwei Regelverstöße direkt hintereinander auftreten, wird nur der erste bestraft. Ausnahme: Unsportliches Verhalten sollte auch nach einer Spielunterbrechung bestraft werden.

Nach einem Tor wartet der Schiedsrichter, bis beide Teams wieder in ihrer eigenen Hälfte und spielbereit sind. Erst dann pfeift der erste Schiedsrichter das Spiel wieder an.

Nehmen die Spieler das Spiel wieder auf, obwohl es noch nicht angepfiffen war, wird es sofort durch zwei oder mehr schnell aufeinanderfolgende Piffe gestoppt.







Zur Anwendung der Vorteilsregel macht der Schiedsrichter das normale Handzeichen für einen Freistoß und zeigt mit dem Arm in die entsprechende Richtung. Zusätzlich kann er „Vorteil“ oder „Weiter!“ rufen, aber er pfeift nicht ab. Wird kein Vorteil erreicht, wird letztendlich doch abgepfiffen, um den ursprünglichen Regelverstoß zu ahnden. Ansonsten wird das Ende des Vorteilspiels durch Beenden des Handzeichens oder durch den Ruf „Vorteil Ende“ signalisiert.

Nach jeder Spielunterbrechung erklärt der Schiedsrichter kurz die Entscheidung. Außerdem macht er das entsprechende Handzeichen.





Wenn zwei oder mehr Spieler stürzen und nicht klar ist, ob ein Foul vorliegt, können die Schiedsrichter das Spiel unterbrechen und mit einem Bully fortsetzen. Dies verhindert, dass noch weitere Spieler in die Situation hineingezogen werden.

Die Schiedsrichter unterbrechen das Spiel, wenn eine Verletzung auftritt. Nach der Unterbrechung bekommt das Team einen Freistoß, das den Ball zum Zeitpunkt der Unterbrechung hatte. Wenn nicht klar ist, wer den Ball hatte, wird das Spiel mit einem Bully fortgesetzt.

### 8.9.7 Handzeichen

	<p><b>„Freistoß“</b>          Mit dem ausgestreckten Arm in die Richtung zeigen, in die das Team spielt, das den Freistoß bekommt.          Dieses Handzeichen wird auch für die Vorteilsregel benutzt.</p>
	<p><b>„Bully“</b>          Beide Daumen senkrecht heben.</p>
	<p><b>„6,5 m“</b>          Mit dem Zeigefinger auf den 6,50 m-Punkt zeigen.</p>
	<p><b>„Kein Foul“</b>          Beide Arme horizontal ausstrecken.          Dieses Handzeichen wird verwendet, um anzuzeigen, dass in einer kritischen Situation <i>kein</i> Foul vorlag. Es wird nicht zusammen mit einem Pfiff verwendet.</p>
	<p><b>„Spielunterbrechung“</b>          Mit beiden Händen den Buchstaben „T“ formen.          Das Spiel wird z. B. bei Verletzung eines Spielers oder bei Störung durch die Zuschauer unterbrochen.</p>
	<p><b>„Tor“</b>          Mit dem Arm senkrecht nach oben zeigen.          Die Schiedsrichter sollten dabei darauf achten, dass das Tor vom Schreiber notiert wird. Zusätzlich kann es sinnvoll sein, wenn sie sich zur Kontrolle den Spielstand selbst auf einem Zettel notieren.</p>



	<p><b>„Kein Tor“</b>  Horizontale Bewegung der flachen Hand (Handfläche nach unten).  Mit diesem Handzeichen wird ein Torschuss für ungültig erklärt.  Dies ist z. B. der Fall bei einem Hand- oder Armtor, bei einem Fernschuss, wenn der Ball von außen durch das Netz ins Tor gelangt ist oder wenn das Spiel bereits vor dem Tor abgepfiffen war. Die Schiedsrichter sollten darauf achten, dass das ungültige Tor nicht versehentlich vom Schreiber notiert wird.</p>
	<p><b>„Hoher Schläger“</b>  Die geballten Fäuste direkt aneinander über den Kopf halten.</p>
	<p><b>„Feldverweis für zwei Minuten“</b>  und auch  <b>„zweifaches Handspiel“</b>  Zwei gespreizte Finger heben.</p>
	<p><b>„Feldverweis für fünf Minuten“</b>  Die fünf gespreizten Finger heben.</p>

## **Teil 9**

# **Einrad-Basketball**

# Inhaltsverzeichnis

---

<b>Basketball</b>	<b>212</b>
9.1 Einräder	212
9.2 Regelverstöße	212
9.3 Bekleidung	212
9.4 Fouls	212
9.5 Schritte und Fortbewegung	213
9.6 Pendeln, Twisting und Hüpfen	213
9.7 Einradfahrender Spieler	213
9.8 Nicht einradfahrender Spieler	213
9.9 Vier-Sekunden-Regel	214
9.10 Ballberührung mit dem Einrad	214
9.11 Ball auf dem Boden	214
9.12 Schiedsrichtersignale	215

---

# Basketball

Bei IUF-Wettbewerben wird Einrad-Basketball nach den internationalen (FIBA-)Regeln für reguläre Basketballspiele durchgeführt, wobei diese Regeln mit einigen einradspezifischen Ausnahmen und Änderungen erweitert werden, welche unten aufgeführt sind.

(Deutschsprachige Ausgabe der FIBA-Regeln als Referenz:

<http://www.bbsr.de/regel/grund/index.html>)

## 9.1 Einräder

Die maximale Radgröße ist 640 mm (25,2 Zoll). Die Einräder dürfen keine scharfen, spitzen oder vorstehenden Teile aufweisen, die Verletzungen verursachen könnten. Schnellspanner müssen z. B. zusammengeklappt werden, und Schrauben dürfen nicht übermäßig lang sein. Die Pedale müssen aus Kunststoff oder Gummi sein.

## 9.2 Regelverstöße

Eine Regelwidrigkeit liegt vor, wenn der Spieler gegen eine Basketball-Regel verstößt. Nach einem Verstoß erhält das gegnerische Team den Ball. Beispiele für Verstöße: zu viele Radumdrehungen vor dem Pass, Doppeldribbling, zu langsames Abspiel aus der eigenen Hälfte bzw. Zurückspielen in die eigene Hälfte, Tragen des Balls und Verlassen des Spielfelds.

## 9.3 Bekleidung

Schuhe müssen getragen werden. Alle Spieler eines Teams müssen Trikots in der gleichen Farbe tragen. Die Farbe muss sich von der des Gegners deutlich unterscheiden. Bei Turnieren oder anderen großen Veranstaltungen sollte jedes Team zwei verschiedenfarbige Trikotsätze zur Verfügung haben.

Vorschläge für bequeme und sichere Kleidung:

- kurze Schnürriemen oder Riemen eingesteckt
- definitiv kein Schmuck (Uhren, Ketten, Ohringe)

## 9.4 Fouls

Ein Foul ist eine unerlaubte Handlung, die ein Spieler des einen Teams gegen einen Spieler aus dem gegnerischen Team ausführt. Ein Foul wird z. B. gepfiffen, wenn ein Einsatz mit übermäßiger Härte erfolgt oder sich der Spieler damit einen unzulässigen Vorteil verschafft. Beispiele für Fouls: Schubsen, Zufallbringen, Schlagen oder Festhalten eines gegnerischen

Spielers und unsportliches Verhalten. Nach einem Foul erhält das gegnerische Team den Ball und/oder einen Freiwurf.

## **9.5 Schritte und Fortbewegung**

Ein Schrittfehler wird gepfiffen, wenn ein Spieler, der den Ball führt, sich nicht an die vorgegebenen Einschränkungen hält. Für den Einrad-Basketballspieler entspricht ein Schritt einer halben Radumdrehung, da jedes der pedalerenden Beine das Rad um eine halbe Radumdrehung weiter bewegt. Eine komplette Radumdrehung ist das Einrad-Äquivalent zu zwei Schritten. Nachdem ein Spieler mit dem Pendeln (das Äquivalent zu einem Sternschritt) begonnen hat, darf er das Bein nicht wechseln bzw. einen Schritt machen, es sei denn, er beginnt zu dribbeln. Während der Abgabe eines Passes oder Wurfs darf der Spieler einen ganzen Schritt machen, ohne zu dribbeln.

## **9.6 Pendeln, Twisting und Hüpfen**

Pendeln ist das Äquivalent zum Sternschritt im regulären Basketball und deshalb erlaubt. Twisting am Ort, wobei die Pedale auf derselben Höhe bleiben und das Einrad hin und her bewegt wird, wird ebenfalls dem Sternschritt gleich gesetzt und ist damit zulässig. Der Einrad-Basketballspieler muss beim Pendeln bzw. beim Twisting innerhalb eines Radius von einem Meter bleiben. Ein Spieler darf nicht hüpfen (wiederholt mit dem Einrad auf und ab springen), solange er den Ball hält. Beim Dribbling ist Hüpfen erlaubt.

## **9.7 Einradfahrender Spieler**

Der Einrad-Basketballspieler darf den Ball nur spielen, solange er auf dem Einrad fährt. Ein Spieler befindet sich dann auf dem Einrad, wenn er auf dem Sattel sitzt, beide Füße auf den Pedalen hat und sich nirgendwo abstützt. Der Spieler gilt so lange als einradfahrend, bis er mit irgendeinem Körperteil den Boden berührt. Der Spieler, der den Ball einwirft, muss sich auf dem Einrad befinden.

## **9.8 Nicht einradfahrender Spieler**

Wenn ein Fahrer, der nicht auf dem Einrad fährt, oder sein Einrad den Ball berührt, wird der Ball dem gegnerischen Team zugesprochen. Schiedsrichter können einen unabsichtlichen Kontakt zwischen dem Ball und einem nicht einradfahrenden Spieler oder seinem Einrad durchgehen lassen, sofern der Spielfluss dadurch nicht beeinträchtigt wird. Spieler, die gestürzt sind oder aus einem anderen Grund nicht auf ihrem Einrad sitzen, müssen sich und ihr Einrad schnellstmöglich aus dem Weg bringen, ohne den Spielfluss zu unterbrechen. Falls dies nicht möglich ist, so muss der Spieler sein Einrad so lange dort lassen, wo es gelandet ist, bis er es ohne Spielstörung wieder an sich nehmen kann. Eine Verletzung dieser Regel wird als persönliches Foul geahndet.

Das Einrad eines nicht einradfahrenden Spielers wird als Teil des Spielers betrachtet. Hinsichtlich Fouls wird ein unbewegliches fahrerloses Einrad so behandelt, als würde der Spieler darauf sitzen; ein fahrerloses Einrad, das sich bewegt, gilt als außer Kontrolle. Entsprechend wird ein Foul gepfiffen, wenn ein anderer Spieler von einem fahrerlosen Einrad getroffen wird. Versucht ein Spieler, der nicht auf dem Einrad sitzt, absichtlich den Ball zu spielen oder einen anderen Spieler zu behindern, wird dies als technisches Foul geahndet.

## **9.9 Vier-Sekunden-Regel**

Die übliche Drei-Sekunden-Regel wird für Einrad-Basketball zur Vier-Sekunden-Regel.

## **9.10 Ballberührung mit dem Einrad**

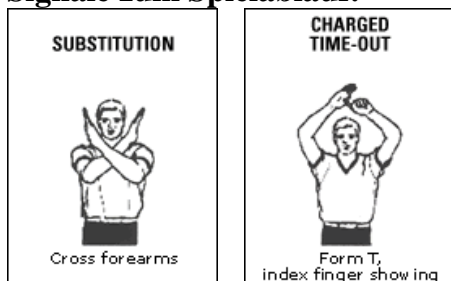
Wenn ein Spieler den Ball absichtlich mit einem Teil seines Einrads oder Beins schlägt bzw. stoppt, wird dies als Regelverstoß gewertet; unabsichtliche Berührungen des Balls mit dem Einrad oder Bein werden hingegen nicht geahndet. Solange der Spieler das Einrad berührt (unabhängig davon, ob er darauf fährt oder nicht), gilt es als Teil des Spielers; wenn das Einrad angeschossen wird und der Ball anschließend ins Aus rollt, erhält die gegnerische Mannschaft den Ball.

## **9.11 Ball auf dem Boden**

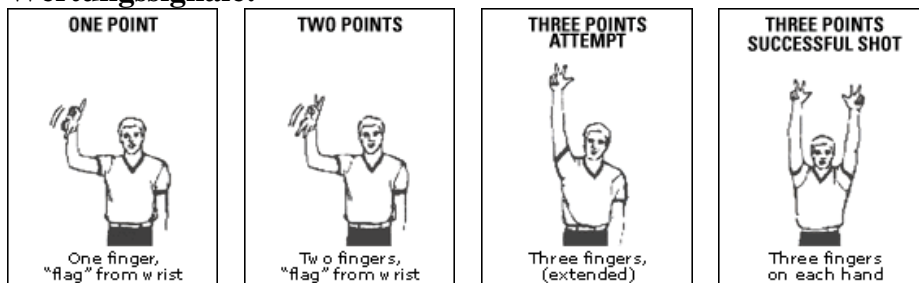
Ein Ball, der auf dem Boden rollt oder liegt, kann von jedem Spieler aufgenommen werden. Dies ist nicht immer ungefährlich. Es muss daher darauf geachtet werden, dass der Spieler, der sich bückt, um den Ball aufzuheben, nicht gefoult wird. Ein Spieler kann einen rollenden Ball mit der Hand stoppen oder einen liegenden Ball einem anderen Mannschaftskameraden zuspielen, damit dieser ihn aufhebt.

## 9.12 Schiedsrichtersignale

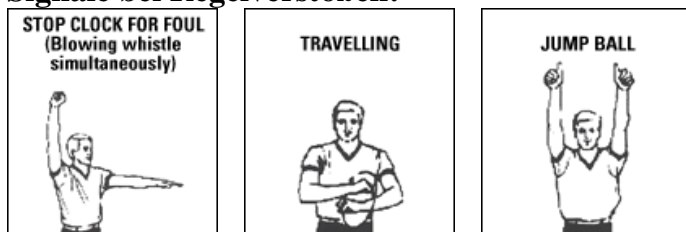
### Signale zum Spielablauf:



### Wertungssignale:



### Signale bei Regelverstößen:



## **Teil 10**

### **Skill Levels**



## Inhaltsverzeichnis

---

<b>Skill Levels</b>	<b>218</b>
10.1 Zweck der Könnensstufen (Skill Levels)	218
10.2 Prüfen von Könnensstufen (Skill Levels)	218
10.3 Richtlinien für die Könnensstufen (Skill Levels)	221
10.4 Beschreibung der einzelnen Skills	222
10.5 Richtlinien für die Skill Level-Aufstiege	226

---

## **Skill Levels**

### **10.1 Zweck der Könnensstufen (Skill Levels)**

Diese Könnensstufen sind das Ergebnis jahrelanger Nachforschungen und Beobachtungen bei Einradfahrern aus aller Welt. Sie sollen Einradfahrer zum schrittweisen Erfolg in einem breiten Spektrum von Einrad-Übungen hinführen. Im Gegensatz zu den Übungsbeschreibungen sind die Könnensstufen nicht an die Wettbewerbsregeln gebunden. Die Könnensstufen sind nützlich, um Fahrern zu helfen, eine Reihenfolge von zu lernenden Tricks zu bestimmen und ihnen neue Ideen zu liefern.

### **10.2 Prüfen von Könnensstufen (Skill Levels)**

#### **10.2.1 Offizielle IUF Skill Level-Prüfer**

Offizielle Prüfer für die einzelnen Levels werden vom IUF-Vorstand alle zwei Jahre bei den Unicons, sowie im Rahmen von mehrmals pro Jahr angesetzten regionalen Lehrgängen ernannt. Jedes IUF-Mitglied kann sich zum offiziellen Prüfer ausbilden lassen. Erforderlich ist hierzu die Teilnahme an einer der jährlich angebotenen offiziellen Skill Level-Lehrgänge der IUF (IUF Official Skill Level Clinic) oder einem regionalen Lehrgang (Regional Clinic), die beide jeweils durch einen vom IUF-Vorstand ernannten Vertreter geleitet werden. Prüfungen zu den Levels 1 bis 3 dürfen darüber hinaus auch von Mitgliedern der International Unicycling Federation ohne Prüfzulassung abgenommen werden.

#### **10.2.2 Offizieller Prüfer**

Um sich zu einem offiziellen Prüfer ausbilden zu lassen, muss ein IUF-Mitglied:

- an den alle zwei Jahre stattfindenden Skill Level-Lehrgängen teilnehmen, die drei- bis fünfmal während der Unicon, angeboten wird oder auf einem regionalen Lehrgang, der im Laufe des Jahres von verschiedenen offiziell Beauftragten angeboten wird
- das Bestätigungsformular für Skill Level-Prüfer ausfüllen, welches bei den Lehrgängen erhältlich ist
- einwilligen, alle Regeln und Richtlinien zu befolgen, die im Lehrgang dargelegt wurden

#### **10.2.3 IUF Skill Level-Lehrgang und regionale Lehrgänge**

Der alle zwei Jahre stattfindende IUF Skill Level-Lehrgang ist eine umfassende Erläuterung und Demonstration der 10 offiziellen Skill Levels und den dazugehörigen Regeln für angehende offizielle IUF Skill Level-Prüfer. Dieser Lehrgang wird dabei helfen, einen weltweit einheitlichen Standard für die Prüfung von Levels zu schaffen. Die regionalen Lehrgänge beinhalten dieselben Informationen und dasselbe Zertifizierungsprogramm wie der Lehrgang,

der alle zwei Jahre stattfindet, werden aber zu verschiedenen Zeiten über das Jahr verteilt veranstaltet und auf der IUF-Website veröffentlicht.

An dem alle zwei Jahre stattfindenden Skill Level-Lehrgang oder den regionalen Lehrgängen teilzunehmen, hat für zukünftige IUF Skill Level Prüfer den Zweck:

- sich zu qualifizieren zum offiziellen IUF Skill Level-Prüfer
- fähig zu sein, alle Übungen aus den Skill Levels zu erkennen und zu verstehen
- fähig zu sein, auf einem sehr akkuraten, gleich bleibenden und professionellen Niveau zu prüfen
- Demonstrationen von allen Übungen der Stufen 1 bis 10 zu betrachten
- unbeantwortete Fragen darzulegen, zu diskutieren und zu lösen
- fähig zu sein, alle auf dem Skill Level-Protokoll sowie in Teil 10 des offiziellen IUF-Regelwerks aufgeführten Regeln zu verstehen.

Andere Lehrgangsinformationen:

- Die Dauer jedes Level-Lehrgangs wird variieren, mit einem ungefähren Zeitkontingent von einer Stunde.
- Am Ende des Lehrgangs wird der/die Leiter/in noch zur Verfügung stehen, um unbeantwortete Fragen zu beantworten.

#### **10.2.4 Skill Level-Prüfer-Bestätigungsformular**

Zusätzlich zur Teilnahme an dem alle zwei Jahre stattfindenden Skill Level-Lehrgang oder regionalen Lehrgängen wird von angehenden Prüfern auch verlangt, das Skill Level-Prüfer-Bestätigungsformular auszufüllen, welches nach Abschluss des Lehrgangs und nach der Übung unter Anleitung zur Verfügung steht. Durch die Unterzeichnung dieses Dokuments stimmt der angehende Prüfer allen Regeln und Verantwortlichkeiten zu, die in Teil 10 des IUF-Regelwerks aufgeführt sind. Die Unterzeichnung bestätigt außerdem ihre Entscheidung, als offizieller IUF Skill Level-Prüfer zertifiziert zu werden. Jeder angehende Prüfer wird ferner darum gebeten, die Stufe anzugeben, die er/sie testen können möchte. Alle vollständigen Formulare werden vom IUF Skill Level-Direktor betrachtet und geprüft und innerhalb von 30 Tagen nach der Unterzeichnung wird eine E-Mail-Zertifizierung an alle angehende Prüfer gesendet. Vom Tag, an dem die Zertifizierung verschickt wurde, haben angehende Prüfer bis zu 15 Tage Zeit, um den IUF-Vorstand um eine Neueinschätzung zu bitten (werden z. B. mehr Stufen zum Testen gewünscht als tatsächlich gewährt).

#### **10.2.5 Verantwortlichkeiten eines offiziellen Skill Level-Prüfers**

Sobald ein IUF-Mitglied als offizieller Skill Level-Prüfer bestätigt wurde, ist er/sie aufgefordert:

- per E-Mail alle bestandenen Skill Levels an den aktuellen internationalen Skill Level-Direktor der IUF zu senden. Es soll der Name der getesteten Person, das/die bestandene/n Level/s, das Datum, an dem der jeweilige Level erreicht wurde, die/den Namen und (gegebenenfalls) die Ländernummer der Skill Level-Prüfer übermittelt werden. Alle bestandenen Levels der Mitglieder werden in der IUF-Datenbank gespeichert. Der Prüfer muss befugt sein, den Skill Level zu prüfen, den er als bestanden übermittelt hat. Ab Level 8 und höher müssen zwei für Level 8 und höher zertifizierte Prüfer und ein zusätzlicher Prüfer (er muss zertifiziert sein, aber nicht zwangsläufig bis Level 8 und höher) zur Feststellung der Richtigkeit übermittelt werden. Ausnahmen werden von Fall zu Fall durch den IUF-Vorstand vor der Prüfung genehmigt.
- an dem alle zwei Jahre stattfindenden Skill Level-Lehrgang und/oder alle zwei Jahre auf regionalen Lehrgängen teilzunehmen für eine Prüfungsauffrischung. Das ermöglicht jedem Prüfer, sein Wissen aufzufrischen sowie auch über neu eingeführte Richtlinien informiert zu werden. Zugelassene Skill Level-Prüfer erhalten außerdem die Erlaubnis, Skill Level-Minilehrgänge auf ihren nationalen Zusammenkünften, in Vereinen oder anderen Treffen außerhalb von Vereinen zu veranstalten, wie durch die IUF bestimmt.
- alle Regeln und Richtlinien vollständig und akkurat zu befolgen, die in Teil 10 des IUF-Regelwerks aufgeführt sind. Jegliche Fragen oder Bedenken müssen sofort an den internationalen Skill Level-Einschränkungen und/oder der Verlust der Prüfungserlaubnis erfolgen bei Unterlassung.
- Die IUF wird Prüfern eine Standardvorlage für Zertifikate zur Verfügung stellen, welche ausgedruckt und nach deren Abschluss des jeweiligen Levels an die Fahrer ausgehändigt werden können.

### **10.2.6 Einschränkungen für offizielle Level-Prüfer**

Fragliches Fachwissen wird vom internationalen Skill Level-Direktor durch persönliche Gespräche, durch Testsituationsübungen und/oder andere Beziehungen zum möglichen Prüfer im Vorfeld zur Prüfungsfreigabe bestätigt.

- Prüfer dürfen nicht ihre eigenen Familienmitglieder testen.
- Prüfer müssen mindestens 14 Jahre alt sein, um sich zu qualifizieren.
- Fahrer und Nicht-Fahrer können bis zu dem Level testen, in dem sie das größte nachgewiesene Wissen haben (wie vom internationalen Skill Level-Direktor beschlossen).

### **10.2.7 Anerkennung von Könnensstufen (Skill Levels)**

Alle sechs Monate sind sämtliche erfolgreich bestandenen Skill Levels an den Skill Level-Direktor der IUF zu senden, der sie anschließend prüft. Jeder offizielle Skill Level-Prüfer aus einem beliebigen Land kann Levels abnehmen, solange dabei die Richtlinien aus Teil 10 des IUF-Regelwerks präzise befolgt werden. Nationale Organisationen müssen alle von der IUF verifizierten Skill Levels anerkennen, unabhängig davon, in welchem Land die Levels abgenommen und bestanden wurden.

## 10.3 Richtlinien für die Könnensstufen (Skill Levels)

### 10.3.1 Allgemein

- Der Fahrer muss alle Übungen beim ersten Versuch erfüllen, mit Ausnahme von maximal drei Übungen, die erst beim zweiten Versuch gelingen müssen, d. h. nur ein Fehler pro Übung, maximal drei Fehler pro Level.
- Vor dem Test eines Skill Levels müssen zunächst alle darunter liegenden Skill Levels erfolgreich absolviert worden sein.
- Alle Übungen (außer Aufstiege) müssen im Sattel sitzend und mit den Füßen auf den Pedalen beginnen und enden, sowie mit mindestens drei kontrolliert gefahrenen Radumdrehungen vor und nach jeder Übung (komplette Umdrehungen des Reifens).
- Die Übungen pro Level können in beliebiger Reihenfolge vorgeführt werden.
- Die Fahrer dürfen in keinem Teil des Tests fremde Hilfe in Anspruch nehmen. Das beinhaltet z. B. Wände, andere Personen usw.
- Innerhalb eines bestimmten Levels muss der Fahrer das gleiche Einrad benutzen, um alle Übungen dieses Levels zu durchlaufen.
- Alle Übungen eines Levels müssen innerhalb einer Stunde nach Beginn des Tests erfolgt sein.
- Während des Tests darf der Fahrer nicht üben. (Es sollte den Fahrern nicht gestattet werden, das Einrad zu benutzen, es sei denn sie werden gerade getestet.)
- Fahrer dürfen nur einmal am Tag getestet werden. Ausnahmen werden mit Einverständnis des IUF Executive Board (IUF-Vorstand) erteilt.
- Behinderung: Ob es sich um eine Behinderung eines Fahrers beim Test handelt (z. B. ein anderer Fahrer versperrt die Bahn des Fahrers), liegen im Ermessen der/des Prüfer/s. Wenn der Prüfer entscheidet, dass eine Behinderung vorlag, erhält der Fahrer eine weitere Chance, die Übung, bei der er behindert wurde, fortzusetzen. Behinderungen stützen sich auf optische Beweise, fremde Augenzeugen und auf die richtige Aussage des Fahrers.

### 10.3.2 Levels 8 und höher

- Zwei offizielle Prüfer sind für Level 8, 9 und 10 vorgeschrieben. Ab Level 5 werden zwei Prüfer empfohlen.
- Beim Testen von Level 8 und höher wird dringend empfohlen, dass der Fahrer bis zu drei einfachere Übungen durchführt, bevor schwierigere Übungen geprüft werden. Zum Beispiel, wenn sich ein Fahrer mit Hand Wheel Walk schwer tut, darf er drei sichere Übungen vorziehen, bevor Hand Wheel Walk versucht werden muss. Das ermöglicht dem Fahrer die Prüfung ruhig angehen zu lassen, und ebenfalls wird der Prüfer von jeglichen signifikanten zeitlichen Belastungen befreit.

### **10.3.3 Kreise und Achten**

Der Durchmesser bei Kreisen und bei Achten muss größer als 1 Meter und kleiner als 8 Meter sein. Selbiges trifft auf jede Hälfte der Acht zu, zwischen 1 und 8 Meter für jeden Kreis (es sei denn, es ist anders geregelt, wie z. B. bei Level 2 und 3).

### **10.3.4 Fußstellung bei Einbein-Übungen**

Bei allen gefahrenen (vorwärts- und rückwärts) Einbeinübungen und den Einbein-Pendelübungen (Level 4-10) kann der nicht tretende Fuß in irgendeiner gewünschten Position gehalten werden, solange er keinen Kontakt mit dem Pedal und dem Reifen hat.

### **10.3.5 Seat Out-Übungen**

Bei den Seat-Out-Übungen, darf der Sattel den Körper des Fahrers berühren, aber der Körper darf nicht auf dem Sattel lasten. Der Sattel kann mit einer Hand oder beiden Händen gehalten, herausgezogen und zurückgeschoben werden. Bei Seat-In-Front one-footed in Level 9 darf der Sattel aber mit keinem Körperteil Kontakt haben.

### **10.3.6 Hopping und Hop-Twist-Übungen**

Bei Sprung- oder Hop-Twist (Sprungdrehung)-Übungen darf der Sattel mit zwei Händen, einer oder keiner Hand festgehalten werden.

### **10.3.7 Pendel-Übungen**

Einmal pendeln bedeutet eine komplette Vor- und Rückwärtsbewegung des Rads.

## **10.4 Beschreibung der einzelnen Skills**

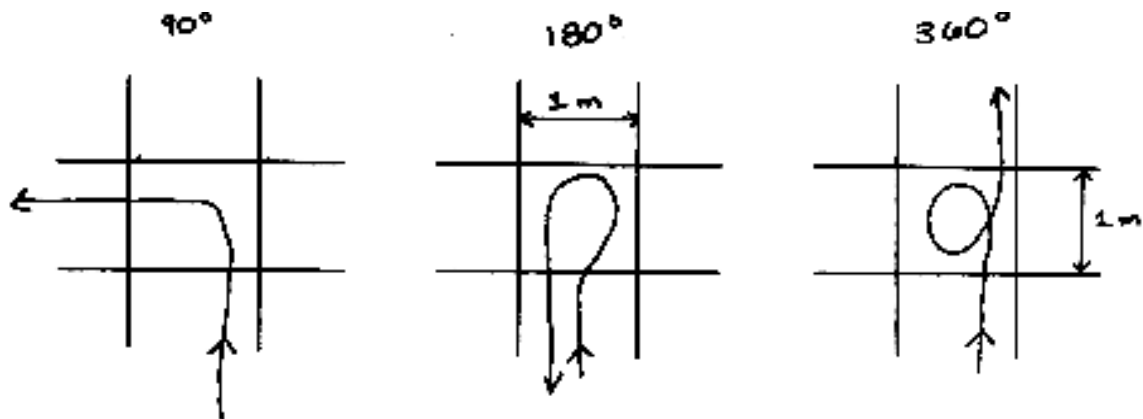
Beschreibungen und weitere Informationen zu hier nicht aufgeführten Skills sind den IUF-Regeln für Standard Skills (Kapitel 5d) und der Liste der Standard Skills (Kapitel 5f) zu entnehmen. Um den Test zu bestehen, müssen alle Übungen wie beschrieben vorgeführt werden.

### **10.4.1 Level 1: 50 Meter**

In Level 1 muss der Fahrer 50 Meter fahren. (36 Radumdrehungen bei einem 20“ Einrad) Die 50 Meter sollen nicht geschätzt werden.

### 10.4.2 Level 2/3/4: Scharfe 90/180/360 Grad-Drehungen

Drehungen müssen innerhalb eines 1m x 1m Quadrates ausgeführt werden. Der Fahrer muss in einer geraden Linie in das Viereck hineinfahren (z. B. ist das Anfahren in einer Spirale, bei der am Ende schließlich, die geforderte Drehung erfolgt, nicht erlaubt) und in einer geraden Linie aus dem Viereck hinausfahren. Die Fahrer dürfen den gewünschten Winkel überschreiten, aber nicht unterschreiten.



### 10.4.3 Level 3: 10 x 10 cm-Hindernis

Das Hindernis sollte ein stabiles, massives Objekt sein. Ohne fremde Hilfe muss der Fahrer das Hindernis überfahren oder überspringen (vorwärts o. seitwärts). Er muss die Übung auf dem Einrad beginnen und beenden.

### 10.4.4 Level 3: 5 x Hüpfen

Beim Hüpfen dürfen keine Hilfsmittel (Gummiseil, Klickpedale etc.) verwendet werden. Während dieser Übung darf der Fahrer sich nicht mehr als 1 Meter fortbewegen und er darf sich nicht mehr als 180 Grad drehen.

### 10.4.5 Level 4/5: 25 x Pendeln

Während dieser Übung darf der Fahrer sich nicht mehr als 1 Meter fortbewegen und er darf sich während der Übung um nicht mehr als 180 Grad drehen.

### 10.4.6 Level 5: 90 Grad Hop-Twist (Sprungdrehung)

Bevor der Fahrer diese Übung ausführt, darf er hüpfen. Der 90 Grad Hop-Twist muss mindestens 90 Grad und maximal 135 Grad betragen.

### 10.4.7 Level 5/6: Seat on Side (Sattel an der Seite)

Während dieser Übung darf der Sattel und/oder Arm und Hand den Körper berühren. Sattel auf der rechten und Sattel auf der linken Seite kann so ausgeführt werden, dass der Sattel auf derselben Seite bleibt bei beiden Übungen.

### 10.4.8 Level 6: Backspin/Frontspin

Ein angemessener Backspin/Frontspin ist eine kontinuierliche, lineare Bewegung des Körpers, während das Rad die Richtung wechselt. Die Bewegung sollte fließend sein und nicht als Drehung, Stopp, Drehung ausgeführt werden. Der korrekte Weg sieht aus wie eine Spitze. Der Richtungswechsel muss innerhalb einer Radumdrehung ausgeführt werden. Diese Abbildung zeigt einen Backspin. Für einen Frontspin muss die Fahrtrichtung umgedreht werden.



### 10.4.9 Level 6/7/8: Spins (kleine Kreise)

Spins müssen innerhalb eines Kreises von 1m Durchmesser ausgeführt werden – keine wandernden Spins. Für diese 5 Spins muss der Fahrer 5 volle Drehungen ausführen, er kann aber dafür mehr als 5 komplette Pedalumdrehungen benötigen. Pirouetten sind nicht erlaubt.

### 10.4.10 Level 7/8/9/10: Einbein-Wheel Walk

Diese Übung muss stets sicher mit dem gleichen Fuß über die gesamte Länge ausgeführt werden. Diese Übung kann mit dem freien Fuß auf der Gabel oder weggestreckt ausgeführt werden. Ein Fahrer darf während der Einbein-Wheel-Walk-Übungen nicht mehr als eine halbe Radumdrehung gliden.

### 10.4.11 Level 7: 180 Grad Hop-Twist (Sprungdrehung)

Der Fahrer darf vor der Ausführung dieser Übung hüpfen. Die 180 Grad Sprungdrehung muss mindestens 180 Grad und maximal 225 Grad betragen.

### 10.4.12 Level 8: 10 m Gliding

Gliding muss auf einem waagerechten Untergrund (kein Gefälle) stattfinden. Der Fahrer darf den Reifen, während des Glidings nicht antreiben (außer vor und nach den 10 Metern für den Übergang). Während des Glidings darf kein Kontakt zu den Pedalen bestehen (ausgenommen vor und nach den 10 Metern Gliding für den Übergang). Gliding kann mit dem zweiten Fuß auf der Gabel oder nicht auf der Gabel ausgeführt werden. Während des Glidings darf der Fahrer



nicht coasten/rollen ohne Reifenkontakt (ausgenommen vor und nach 10 Metern Gliding für den Übergang).

#### **10.4.13 Level 8: Hand Wheel Walk**

Der Fahrer darf auf dem Sattel sitzen oder mit dem Bauch auf dem Sattel liegen, aber die Füße dürfen den Reifen, die Pedale und den Boden nicht berühren.

#### **10.4.14 Level 8/9: Pirouetten**

Pirouetten sind volle 360-Grad Drehungen und sie müssen so ausgeführt werden, dass sich der Fahrer und das Einrad in einem vertikalen Winkel drehen. Während der Pirouette sollten keine (vorwärts oder rückwärts) Pedalbewegungen stattfinden. Wenn man die Pirouetten in Level 8 und 9 testet MÜSSEN drei Tester sich die Pirouetten ansehen und zu einer gemeinsamen Einigung kommen. Ein Fahrer muss mindestens eine Umdrehung vorwärts fahren, bevor die Vorwärts-Pirouette ausgeführt wird. Ein Fahrer muss mindestens eine Umdrehung rückwärts fahren, bevor eine Rückwärts-Pirouette ausgeführt wird.

#### **10.4.15 Level 9: Drag Seat in Front/Back**

Beim Aufheben des Sattels vorn oder hinten darf der Fahrer entweder seine Hände oder Füße benutzen.

#### **10.4.16 Level 9: 10 Meter Seat in Front One-Footed (einbeinig mit dem Sattel vorne)**

Der Fahrer soll keinen anderen Kontakt mit dem Sattel haben, außer mit der Hand oder den Händen, die den Sattel halten. Die Hand/Hände, die den Sattel halten, sowie der/die dazugehörige/n Arm/e soll/en vom Körper des Fahrers weggestreckt werden und soll/en keinen Teil des Körpers berühren.

#### **10.4.17 Level 10: 180 Unispin**

Das Einrad oder der Körper des Fahrers muss sich bei einem 180 Grad Uni Spin um 180 Grad drehen. Diese Übung darf hüpfend (Sattel vorne, oder anders) begonnen werden. Der Fahrer muss bei dem Sprung mit beiden Füßen auf den Pedalen landen und die Übung kann mit dem Sattel nach vorne oder sitzend im Sattel enden.

#### **10.4.18 Level 10: 10 Meter Wheel Walk seitwärts**

Sideways Wheel Walk kann mit einem oder beiden Füßen ausgeführt werden. Der Fahrer darf nicht mehr als eine halbe Radumdrehung während dieser Übung gliden.

### **10.4.19 Level 10: 10 Meter Coasting**

Während des Coastings darf man nicht gliden (Ausnahme ist vor und nach den 10 Metern Coasting für den Übergang). Während des Coastings darf der Fahrer keinen Kontakt mit dem Reifen oder den Pedalen haben. (Ausnahme vor und nach den 10 Metern Coasting für den Übergang). Die Übung muss auf einem waagerechten Untergrund ausgeführt werden. Coasting kann entweder mit einem oder beiden Füßen auf der Gabel oder weggesteckt gefahren werden.

### **10.4.20 Level 10: 10 Meter Side Ride**

Während des Side Rides darf der Fahrer den Sattel mit den Händen und dem Körper berühren. Der Körper des Fahrers muss von der Hüfte an auf einer Seite des Einrads sein. Der Fahrer kann wählen wie er den Sattel mit den Händen oder den Unterarmen hält. Der tretende Fuß muss auf dem nicht entsprechenden Pedal sein (z. B. linker Fuß auf rechtem Pedal) und das andere Bein darf das Einrad nicht berühren.

## **10.5 Richtlinien für die Skill Level-Aufstiege (Mounts)**

### **10.5.1 Allgemein**

- Aufstieg mit dem rechten und linken Fuß zählen ab Level 3 und höher nicht als verschiedene Aufstiege.
- Der Fahrer muss seinen Aufstieg bekannt geben, bevor er ihn vor dem Prüfer ausführt.
- Wenn ein Fahrer beim ersten Versuch des Aufstiegs fällt und /oder ihn abbricht, muss der Fahrer den gleichen Aufstieg für den zweiten Versuch verwenden und ihn richtig beenden.
- Der Fahrer muss den Aufstieg im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen, sowie mit mindestens 3 gefahrenen Radumdrehungen beenden. Für Aufstiege, die in andere Übungen übergehen, muss der Fahrer mindestens 3 Radumdrehungen fahren, pendeln oder hüpfen in der bestiegenen Position und dann im Sattel sitzend mit beiden Füßen auf den Pedalen, sowie mit mindestens 3 gefahrenen Radumdrehungen enden.
- Für Level 3 und höher, muss der Fahrer die Aufstiege wählen, die deutlich definiert sind in Abschnitt 10.5.2 des IUF-Regelwerks. Andere Aufstiege sind auf Grund einer präzisen und einheitlichen Level Prüfung laut IUF nicht erlaubt. Ein Fahrer darf aber schwerere Aufstiege verwenden, als die für diesen Level angegebenen (z. B. Mount to hop on wheel kann bei Level 4 verwendet werden).
- Für Level 7 und höher, muss der Fahrer aufsteigen in eine Übung, die in Abschnitt 10.5.2 des IUF-Regelwerks definiert ist. Kein anderer Aufstieg oder Skill wird akzeptiert.

### **10.5.2 Aufstiege für Level 3 und höher**

Vom Prüfling wird verlangt, dass er seine Aufstiege für Level 3 und höher aus der unten angegebenen Liste wählt. Keine anderen Aufstiegsvarianten werden von der IUF akzeptiert.

Alle ausgewählten Aufstiege dürfen einmal pro Test verwendet werden, aber bei Level 7 und höher darf sich die Übung, in die der Aufstieg übergeht, wiederholen. (z. B. Wheel Walk, Einbein, Sattel vorne, etc.). Definitionen für diese Aufstiege können im Standard-Skill-Teil, Abschnitt 5f, des IUF-Regelwerks gefunden werden.

### **Level 3**

- Standard mount
- Back mount
- Rolling mount
- Side mount
- Reverse side mount
- Jump mount

### **Level 4**

Wie oben, plus:

- Side jump mount
- Spin mount 180 degrees
- Floor mount

### **Level 5**

Wie oben, plus:

- Kick up mount
- Swing up mount to seat in front [Standard Skill 312a]

### **Level 6**

Wie oben, plus:

- Mount to wheel walk
- Mount to hop on wheel

### **Level 7 bis 10**

Alle Aufstiege müssen in einer der untenstehend definierten Übungen enden.

- Standard mount to one foot / seat in front
- Back mount to wheel walk / one foot idling
- Side mount to seat in side / wheel walk
- Rolling mount to one foot / gliding
- Jump mount to seat in front / wheel walk
- Floor mount to wheel walk stand up wheel walk
- Kick up mount to wheel walk
- Swing up mount to seat in front [Standard Skill 312a]
- Mount to hop on wheel
- Mount to stand up wheel walk
- Mount to drag seat in front
- Mount to hand wheel walk
- Mount to side hopping
- Side jump mount to wheel walk / seat in back / 1ft idling
- Mount to sideways wheel walk
- Mount to side ride
- Spin mount 360 degrees
- Seat in front pick up mount [Standard Skill 311a]
- Mount to seat in side stand-up wheel walk
- Mount to crank idle

### **LEVEL 1**

- aufsteigen ohne Hilfe
- 50 Meter fahren
- eleganter Abstieg mit dem Einrad nach vorn

### **LEVEL 2**

- aufsteigen mit dem linken Fuß
- aufsteigen mit dem rechten Fuß
- 10 Meter fahren zwischen zwei parallelen Linien im Abstand von 30 cm
- eine Acht fahren mit Einzelkreisen kleiner als 3 Meter
- einen 15 cm hohen Absatz herunterfahren
- 90° Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 90° Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

### **LEVEL 3**

- drei verschiedene Aufstiege
- eine Acht fahren mit Einzelkreise kleiner als 1,5 Meter
- anhalten, eine halbe Radumdrehung rückwärts fahren und vorwärts weiterfahren
- 10 Meter fahren mit dem Bauch auf dem Sattel
- 180° Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 180° Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- fünf Mal springen
- ein Hindernis von 10 x 10 cm überfahren oder überspringen

### **LEVEL 4**

- vier verschiedene Aufstiege
- 10 Meter rückwärts fahren
- 10 Meter einbeinig fahren
- 25 Mal mit dem linken Fuß pendeln
- 25 Mal mit dem rechten Fuß pendeln
- 10 Meter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorn gehalten
- 10 Meter fahren mit dem Sattel (am Körper) nach hinten gehalten
- 360° Linksdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 360° Rechtsdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

## **LEVEL 5**

- fünf verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Kreis fahren
- einbeinig eine Acht fahren
- 25x einbeinig pendeln mit dem linken Fuß
- 25x einbeinig pendeln mit dem rechten Fuß
- einen Kreis fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorn gehalten
- einen Kreis fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach hinten gehalten
- einen Kreis fahren mit dem Sattel an der Seite (am Körper)
- 90° Sprungdrehung (Hoptwist 90° nach links)
- 90° Sprungdrehung (Hoptwist 90° nach rechts)
- 10 Meter Wheel-Walk

## **LEVEL 6**

- sechs verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren
- einen Achter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorn gehalten
- einen Achter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach hinten gehalten
- 10 Meter rückwärts fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorn gehalten
- oben auf dem Reifen stehend, fünfmal springen (Hopping on Wheel)
- einen Kreis linksherum fahren mit dem Sattel (am Körper) an der Seite
- einen Kreis rechtsherum fahren mit dem Sattel (am Körper) an der Seite
- 10 Meter einbeinig fahren mit dem linken Fuß
- 10 Meter einbeinig fahren mit dem rechten Fuß
- vorwärts fahren, 180° Drehung in einem engen Kreis, rückwärts in gleicher Richtung weiterfahren (Backspin)
- rückwärts fahren, 180° Drehung in einem engen Kreis, vorwärts in gleicher Richtung weiterfahren (Frontspin)
- Drehung (Spin)

### **LEVEL 7**

- sieben verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Kreis fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorne gehalten
- einen Kreis einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- einen Kreis einbeinig mit dem rechten Fuß fahren
- Wheel-Walk im Kreis
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig
- 180° Sprungdrehung (Hoptwist) nach links
- 180° Sprungdrehung (Hoptwist) nach rechts
- 10 Meter rückwärts fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach hinten gehalten
- Drehung (Spin) linksherum
- Drehung (Spin) rechtsherum

### **LEVEL 8**

- acht verschiedene Aufstiege
- eine Acht einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- eine Acht einbeinig mit dem rechten Fuß fahren
- einen Achter-Wheel-Walk
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis
- 10 Meter einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter Gliding
- 10 Meter Hand-Wheel-Walk
- Pirouette
- Drehung (Spin) rückwärts

## **LEVEL 9**

- neun verschiedene Aufstiege
- einen Achter-Wheel-Walk, einbeinig
- einbeinig rückwärts einen Kreis fahren
- rückwärts einen Achter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach vorn gehalten
- rückwärts einen Achter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach hinten gehalten
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig mit dem linken Fuß
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig mit dem rechten Fuß
- 10 Meter Wheel-Walk rückwärts
- 10 Meter fahren mit dem Sattel vor dem Rad auf dem Boden (Drag Seat in Front)
- 10 Meter fahren mit dem Sattel hinter dem Rad auf dem Boden (Drag Seat in Back)
- 10 Meter mit dem linken Fuß einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter mit dem rechten Fuß einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter einbeinig fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- Pirouette rückwärts

## **LEVEL 10**

- zehn verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter fahren mit dem Sattel frei (am Körper) nach hinten gehalten
- einbeinig rückwärts einen Achter fahren
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis mit dem linken Fuß
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis mit dem rechten Fuß
- Wheel-Walk rückwärts im Kreis
- 180° Uni Spin
- 10 Meter Wheel-Walk seitwärts
- 10 Meter Coasting
- 10 Meter seitwärts fahren (Side Ride)
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig rückwärts

**Dank**



Dieses Regelwerk hätte ohne die engagierte Mitwirkung von Hunderten Freiwilligen in den letzten 25 Jahren nicht erstellt werden können. Wir möchten an dieser Stelle allen Freiwilligen namentlich danken, die seit 2004 am Regelwerk mitgearbeitet haben.

## **Redakteure und Herausgeber**

Constance Cotter, Felix Dietze, John Foss, Thomas Gossman, Olaf Schlote, Rocco Schulz, Tomislav Šoic und Scott Wilton.

## **Komitee**

Ehemalige Ausschuss- und Unterausschussleiter sind in Fettmarkierung hervorgehoben.

Heiko Allmandinger, Jesper Andersen, Yuta Ando, Julia Belk, **Klaas Bill**, Pierre-Yves Billette, Rosi Bongers, Franz Brandl, Uwe Brock, David Buchanan, Arthur Caron, Stephen Coleman, **Andy Cotter**, **Constance Cotter**, Myriam Courtemanche, Tom Daniels, Felix Dietze, Stephanie Dietze, Franziska Drechsler, Hugo Duguay, Robin Dunlop, Joe Dyson, Lutz Eichholz, Moritz Eisbach, **John Foss**, Akiko Fujii, Yuka Fujimoto, Reiner Furst, Annette Gajowczyk, Matthias Gauler, Irene Genelin, Diane Gilbertson, Kevin Gilbertson, Kirsten Goldstein, Benoit Gonville Damme, Thomas Gossmann, Benjamin Guiraud, Loic Guiraud, Marc Haefliger, Moritz Hahn, Helle Hartvig, Kirsten Hausler, Gaby Heer, Susanne Helten, Spencer Hochberg, **Kris Holm**, Bjorn Hallstein Holte, Christian Hoverath, Carl Hoyer, **Christian Huriwai**, Lujianne Hwang, Kreuzer Ingrid, Barbara Jorg, Sayaka Kan, Takanobu Kawamura, Seisuke Kobayashi, Stephan Kober, Nina Koning-Romswinkel, Elke Korner, Adam Kover, Dave Krack, **Sam La Hood**, Bernd Lawrenz, Jana Lehnert, Pierre Letellier, Emma Liisberg, Frohlin Lilo, Jan Logemann, Ken Looi, Lars Lottrop, Jonathan Marshall, Ryohei Matsuda, Haruko Matsunaga, Satoko Matsunaga, Deguti Mayuko, Kevin McMullin, Carlos Medina, Tony Melton, Yves Metry, Sarah Miller, Jamey Mossengren, Barbara Niedner, Katia Nielsen, Nimrod Nir, Erik Nygaard, Hiroaki Okayama, Yuichi Ono, Magnus Paaske, Mike Padiál, **Gregor Paul**, Maxime Peabody, Sophia Pellmann, Mike Penton, Magnus Petersen-Paaske, Jogi Pfender, Petra Plininger, Lisa Ploner, Aurora Radavelli, AnneSophie Rodet, Andreas Rodler, Daniela Ruedel, Niels Rytter, Satomi Sakaino, Mayumi Sakaino, **Rolf Sander**, Christoph Schenker, Marie Schlenker, **Olaf Schlote**, Carsten Schmidt, Marco Schmidt, Timo Schneider, Peter Schuhmachedr, **Rocco Schulz**, Ayumi Sekine, Paul Selwood, Kaito Shoji, Hiroyuki Shoji, Matej Šimunic, Martin Sjonneby, Tomislav Šoic, Kristian Sommer, **Jim Sowers**, Virginia Steinhagen, Reiko Suzuki, Kyoko Takada, Kawamura Takanobu, Pedro Tejada, Peter Theeg, Arne Tilgen, Mitsuru Tokutake, Leo Vandewoestijne, Marco Vitale, Sam Wakeling, Chris Wallace, Nadine Wegner, David Weichenberger, Simon Wells, Dana Wigert, **Scott Wilton**, Ryan Woessner und Rami Yannay.