

# International Unicycling Federation



## Internationale Wettbewerbsregeln Ausgabe 1998

Zusammengestellt vom IUF Könnensstufen- und Regelkomitee  
(IUF Skill Levels and Rules Committee)

Deutsche Übersetzung: Michael Kirsch, Am Tannenköppl 9, 36100 Petersberg-Horwieden, Deutschland, Tel.: (0661) 66767 Ergänzung 1997 übersetzt Erika Liesner/1998 Erika Liesner  
Regeln für Einradhockey: Rolf Sander, 20 Sunfield Road, North York Ontario, M3M 2V1, Canada  
Korrektur: Wolfgang Ströbner, Angerstraße 10, 86179 Augsburg, Deutschland, Tel.: (0821) 84479  
Rita Platzecke-Widlak & Christian Widlak, Mühlenstr. 12, 46238 Bottrop, Deutschland, Tel.: (02041) 689220

1998 Competition Rulebook

Prepared by the IUF Skill Levels And Rules Committee

übersetzt am 4.4.1998/ erika liesner

## Inhalt

1	<b>GENERAL RULES AND DEFINITIONS</b>	<b>1. - 1.19</b>
2	<b>RULES FOR UNICYCLING RACING</b>	<b>2. - 2.35.....</b>
3	<b>RULES FOR ARTISTIC UNICYCLING</b>	<b>3. - 3.19</b>
4	STANDARD SKILL	4. - 4.11
5	FREESTYLE JUDGING	5. - 5.8
6	CONVENTION OFFICIALS	6.7
7	STANDARD SKILL LIST	7. - 7.2
8	<b>UNICYCLE HOCKEY</b>	<b>8. - 8.8.4</b>
9	<b>UNICYCLE BASKETBALL</b>	<b>9. - 9.5</b>
10	<b>IUF ACHIEVMENT SKILL LEVELS</b>	<b>10.</b>

# Allgemeine Regeln und Definitionen

Dieses Regelwerk soll allen Einradwettbewerben des Internationalen Einradverbandes (International Unicycling Federation) als Grundlage dienen. Bei allen anderen Wettbewerben kann es als Leitfaden benutzt werden. Es ist aufgliedert drei Hauptteile: **Allgemeine Regeln** (General Rules), **Regeln für Rennen** (Racing Rules), **Regeln für das Kunstfahren** (Artistic Rules). Grafiken und Formulare zu diesem Regelwerk werden getrennt herausgegeben. Die IUF hält auch die offiziellen Regeln für Einrad-Basketball, Einradhockey und andere Sportarten bereit.

**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 (IUF Board of Directors) übergehen. Alle zusätzlichen Regeln müssen bereits einige Zeit vor einem internationalen Wettbewerb veröffentlicht werden, nach Möglichkeit schon auf dem Anmeldebogen.

Nationale oder örtliche Einradorganisationen können ihre eigenen Regeln haben und die IUF-Regeln ganz oder teilweise übernehmen. Bei nationalen oder örtlichen Wettbewerben gelten die Regeln dieser Verbände.

**1.1.1 Aktualisierung dieses Regelbuches** Das IUF Regelbuch soll nach jeder UNICON aktualisiert werden. Die IUF Regelbuch Vorsitzenden sollen das Komitee leiten, aber sie können wahlweise ein Unterkomitee benennen. Der abgehende Hauptschiedsrichter könnte, aber muß nicht, die vorsitzende Person sein. Der Gastgeber der nächsten UNICON ist in das Komitee mit einbezogen. Unsere offiziellen Schiedsrichter wären hervorragende Komiteemitglieder.

Das Komitee wird offiziell am Ende der Unicon mit den Treffen beginnen, obwohl der Vorsitzende schon eher eröffnen kann, um die Chance zu nutzen, so viele Leute persönlich anwesend zu haben. Das Komitee sollte seine Arbeit beendet und seine speziellen Vorschläge innerhalb von drei (3) Monaten nach Beendigung der UNICON gemacht haben. Wenn sie mehr Zeit brauchen können sie den IUF Präsidenten um eine Verlängerung bitten. Das bedeutet, daß dies die einzige Zeit ist, indem Änderungen im Regelbuch vorgenommen werden können, obwohl Ausnahmen in außergewöhnlichen Fällen möglich sind. Der IUF Präsident ist dafür verantwortlich sicher zustellen, daß sich das IUF Regelbuchkomitee nach dem vorgesehenen Zeitplan richtet.

**1.2 OPTIONEN DES VERANSTALTERS:** Es ist dem Veranstalter freigestellt, Disziplinen, Altersklassen und Variationen hinzuzufügen, die hier nicht aufgeführt sind, solange diese den bestehenden Regeln der IUF nicht zuwiderlaufen. Wenn hier Zweifel bestehen, muß das IUF Regelkomitee (IUF Rules Committee) zu Rate gezogen werden.

**1.2.1 Zusammenlegung von Altersgruppen** Der Gastgeber der Veranstaltung hat die Möglichkeit Altersgruppen zusammen zu legen. Das bedeutet, daß ausgeschriebene Altersgruppen nicht garantiert werden können das kann auf einer Basis pro Disziplin erfolgen. Rennen werden als eine Disziplin betrachtet und alle Standardrennen sollten die gleiche Alterseinteilung haben. Der Gastgeber muß die Art der Zusammenlegung von Altersgruppen, für die sie sich entschieden haben, wenn sie welche haben, bekannt geben und genau beschreiben, so weit im voraus der Veranstaltung als möglich. Wenn zusammengelegt wird, werden Fahrer/innen die 18 Jahre und jünger sind, in die nächst höhere Gruppe eingestuft. Fahrer/innen über 18 würden in die nächst jüngere Gruppe abgestuft. Wenn mehrere aufeinanderfolgende Altersgruppen zusammenfallen, könnte es zu gewaltigen Altersunterschieden kommen, die gegeneinander antreten müssen. Dieses Problem sollte in die Überlegungen einbezogen werden

**Beispiel für eine Zusammenlegungsstrategie:** Bei Altersgruppen mit weniger als fünf Fahrer/innen, wird der Gastgeber diese Fahrer/innen mit der nächsten, naheliegenden Altersgruppe zusammenlegen.

**1.3 BEKANNTMACHUNG:** Die Daten einer bevorstehenden Veranstaltung müssen den IUF-Amtsträgern und der Fachpresse (und allen anderen interessierten Medien) so früh wie möglich vorliegen. Für UNICONS sollte bis zum 15. Januar des jeweiligen Jahres ein Anmeldeformular vorliegen. Eine Aufstellung aller geplanten Disziplinen, einschließlich aller zur erfolgreichen Vorbereitung notwendigen Regeln, muß vorab herausgegeben werden.

**1.4 VERÖFFENTLICHUNG VON REGELN:** Für jede Veranstaltung sind möglicherweise Ergänzungen zu dem vorliegenden Regelwerk unerlässlich, um etwa zu besonderen Rennen, zusätzlichen Disziplinen, zusätzlichen Altersklassen, etc. die notwendigen Informationen zu liefern. Diese Informationen sollten zusammen mit dem Anmeldebogen herausgegeben werden.

**1.5 BEGRIFFE UND BEZEICHNUNGEN:** Für Bekanntgaben und Veröffentlichungen aller Art dürfen nur die richtigen Begriffe und Bezeichnungen für unseren Sport und die Disziplinen verwendet werden. "UNICON" ist ein genereller Begriff für "Einradtreffen" (von engl.: "unicycling convention") und steht für unsere Weltmeisterschaften; es ist aber kein passender Begriff für die allgemeine Öffentlichkeit. Eine Veranstaltung kann durchaus eine lange, umfassende und informative Bezeichnung tragen. Zum Beispiel hieß das III. UNICON: "Das zehnte alljährliche gesamtjapanische Einradtreffen und die erfrischenden dritten Welttitelkämpfe im Einradfahren, Tokio". Das Wort "erfrischend" stand für einen Getränkehersteller, der die Veranstaltung finanziell unterstützt hatte. Begriffe und Bezeichnungen für die Wettkämpfe müssen genau beibehalten werden, um bei den Veranstaltungen Mißverständnisse in bezug auf die ausgeschriebenen Disziplinen auszuschließen. Die Disziplinen im Bereich des Kunstfahrens (Artistic) sind das Individual Freestyle, Pairs Freestyle, Group Freestyle und Standard Skill. Es sollten grundsätzlich nur diese Bezeichnungen gebraucht werden.

**1.6 AUFBEWAHRUNG VON NIEDERSCHRIFTEN:** Am Ende eines UNICONS oder eines anderen internationalen Wettbewerbs oder während des darauffolgenden Monats muß der Veranstalter der IUF oder einem ernannten Vertreter eine Ergebnisliste der Veranstaltung zukommen lassen. Diese Liste enthält die Zahl der registrierten Sportler, die Ergebnisse und Zeiten aller Rennen, alle Ergebnisse im Kunstfahren, die Punktzahlen aller Starter im Standard-Kunstfahren und die Endergebnisse in allen Mannschaftsdisziplinen wie Hockey und Basketball. Bis zu einem Jahr nach der Veranstaltung müssen ferner Kopien von Wertungsbögen, Protesten und ähnlichen Papieren auf Anfrage zur Verfügung stehen. Falls der Veranstalter diese Dokumente abgeben möchte, sollten sie der IUF (oder einem ernannten Repräsentanten) zugesandt werden; auf keinen Fall aber dürfen sie einfach weggeworfen werden. Der Veranstalter beachte, daß jede einzelne Einradveranstaltung ein Stück Geschichte ist, und daß man aus den Ergebnissen einer Veranstaltung viel lernen kann.

**1.7 ANMELDEFORMULARE:** Bei Expert- und möglicherweise Junior-Expert-Kategorien für einige Disziplinen des Kunstfahrens sowie bei separaten Expert-Läufen für bestimmte Rennen dürfen die Teilnehmer in verschiedenen Disziplinen in unterschiedlichen Kategorien antreten. Ein klar gegliederter Anmeldebogen ist unerlässlich, um diese Wahlmöglichkeiten deutlich zu machen. Zum Beispiel kann ein Sportler im Zweier Freestyle-Kunstfahren zusammen mit einem älteren Sportler in der Expert-Kategorie starten, könnte aber auch im Einer Kunstfahren in seiner Altersklasse teilnehmen wollen. Vor der Veröffentlichung sollten die Anmeldebögen für UNICONS von einem Mitglied des IUF-Regelkomitees (IUF Rules Committee) oder des IUF-Vorstands (IUF Board of Directors) überprüft und gebilligt werden. Teilnahmeberechtigt ist ein Sportler erst dann, wenn er seinen Anmeldebogen

vollständig ausgefüllt hat, einschließlich der Unterschrift unter der Verzichtserklärung. Minderjährige werden nur dann zum Wettbewerb zugelassen, wenn ein Erziehungsberechtigter seine Verzichtserklärung unterschrieben hat.

ft vergeben werden. Es sollte den gesamten Zeitplan für alle Wettbewerbe, Orientierungs- und Stadtpläne, den Weg zu allen Wettkampfstätten und möglichst viele Regeln und Hintergrundinformationen enthalten. Ein solches Programmheft ist auch ein hervorragendes Mittel, interessierte Zuschauer mit unserem Sport vertrauter zu

machen. Örtliche Firmen und Sponsoren können gegen eine Gebühr in dem Programmheft inserieren. Der Erlös kann dann zur Deckung der Kosten für die Veranstaltung herangezogen werden.

## **SPORTANLAGEN FÜR RENNEN:**

**1.9 DIE STRECKE:** Für die Durchführung der Bahn-Rennen wird eine Strecke benötigt. Sie muß metrisch markiert sein und sollte bereits vor dem Wettbewerb mit den zusätzlichen Start- und Ziellinien für bestimmte Disziplinen des Einradrennens versehen werden (zum Beispiel 50-, 30-, 10- und 5-Meter-Linien). Es muß eine Person anwesend sein, die mit allen örtlichen Bahnmarkierungen vertraut ist. Neben der Strecke muß zusätzlich eine ebene Fläche von ausreichender Größe zur Austragung des offiziellen IUF-Slalomparcours (Obstacle Course) und eventuell des Langsamfahrens (Slow Races) vorhanden sein. Eine Lautsprecheranlage muß zur Verfügung stehen, um Rennen anzukündigen und um die Sieger bekanntzugeben. Ein Megaphon ist zu diesem Zweck in der Regel nicht ausreichend.

**1.10 WETTER:** Liegen die Anlagen im Freien, müssen auch widrige Witterungsverhältnisse bedacht werden. Dieses Problem kann mit einer überdachten Bahn beseitigt werden. Die Anlagen müssen für mehrere Tage verfügbar sein, um die Rennen bei schlechtem Wetter verschieben zu können.

## **ANLAGEN FÜR HALLENVERANSTALTUNGEN:**

**1.11 FAHRFLÄCHEN FÜR DAS KUNSTFAHREN:** Üblicherweise werden die Wettbewerbe im Kunstfahren in einer Sporthalle ausgetragen. Sie können auch in einer Konzerthalle, etc. stattfinden, wenn die Bühne groß genug ist. Sollte man sich hierfür entscheiden, muß zusätzlich eine Sporthalle für das Training, und wegen des höheren Platzbedarfs möglicherweise auch für die Mannschaftswettbewerbe verfügbar sein. Die Sporthalle, die für den Wettbewerb benutzt werden soll, sollte genügend Platz für zwei Einer- bzw. Zweier-Fahrflächen nebeneinander bieten. 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. Sie darf jedoch nicht im Freien liegen. Würde es regnen, hätten die Sportler keine Gelegenheit zum Aufwärmen und zum Austausch neuer Übungen. 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 muß mit den Begrenzungslinien aller Fahrflächen markiert sein. Schwarze Reifen, Metallpedale, Hockeyschläger mit hölzerner Kelle, etc. dürfen in manchen Hallen möglicherweise nicht benutzt werden. Hierüber müssen die Teilnehmer bereits vorab informiert sein. Alle Wettkampf- und Trainingsflächen müssen gut ausgeleuchtet und vor Witterungseinflüssen geschützt sein.

Eine hochwertige Lautsprecheranlage muß unbedingt vorhanden sein sowohl für Ansagen als auch für die Begleitmusik. Ein Kassettenrekorder und ein Ersatzgerät im Falle eines Defekts müssen bereitstehen.

**1.12 MATERIAL & AUSTRÜSTUNG:** Der Veranstalter muß Materialien und Ausrüstung für einen reibungslosen Ablauf der Wettbewerbe bereitstellen. Dies umfaßt insbesondere Stoppuhren, Startpfosten, und Kegel für den Slalomparcours (Obstacle Course) sowie genügend Papier und Schreibgeräte, Tische für die Kampfrichter, Basketbälle, Hockeyschläger, etc.

**1.13 AUSBILDUNG DER HELFER:** Gemäß den Regeln kann kein Wettbewerb ablaufen, ohne daß alle notwendigen Helfer zuvor ausgebildet worden sind und ihre Aufgaben verstanden haben. Für die Rennen muß der Schiedsrichter (Referee) dafür sorgen, daß dies geschieht. Im Bereich des Kunstfahrens ist der Obmann (Chief Judge) hierfür zuständig. Es müssen genügend Kopien der Regeln vor Ort für die Helfer zur Einsicht vorhanden sein. Eine Prüfung kann aus einem einfachen, mündlichen Quiz bestehen oder was auch immer dem Schiedsrichter (Referee) oder dem Obmann (Chief Judge) als geeignet erscheint. Für bestimmte Wettbewerbe des Kunstfahrens ist zumindest ein bestimmtes Maß an Erfahrung erforderlich. Siehe Abschnitt 5.6.

## **VERPFLICHTUNGEN FÜR DIE TEILNEHMER:**

**1.14 RENNEN:** Die Sportler müssen Einräder entsprechend den Bestimmungen für Renneinräder benutzen. Sie müssen Knieschutz, Handschuhe und Schuhe entsprechend den Definitionen und bei bestimmten Rennen zusätzlich einen Helm tragen.

**1.15 KUNSTFAHREN:** Als Tonträger für Begleitmusik ist nur eine übliche Tonbandkassette zulässig, wie in Abschnitt 3.18 beschrieben.

**1.16 PERSÖNLICHE VERPFLICHTUNGEN:** Alle Minderjährigen müssen von einem Elternteil, einem Vormund 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 Disziplinen oder den Ausschluß von der gesamten Veranstaltung, wenn sie eventuelle Störungen seitens dieser Personen nicht so gering wie möglich zu halten versuchen.

**1.17 REGELKENNTNIS:** Mangelnde Regelkenntnis wirkt sich zum Nachteil der Sportler aus und geht nicht zu Lasten der Helfer 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.

**1.18 EIN PRIVILEG:** Die Teilnahme am Wettbewerb ist kein Recht, sondern ein Privileg. Jeder Teilnehmer hat sich selbst als Gast bei einer Veranstaltung des Ausrichters zu verstehen. Findet der Wettbewerb in einem fremden Land statt, wird man sich mit anderen Sitten konfrontiert sehen, die aber dort als normal gelten. Das Organisationskomitee legt fest, ob bestimmte Disziplinen, Altersklassen oder Verfahrensweisen eingesetzt werden. Jeder Teilnehmer ist verpflichtet, sich an alle Regeln und Entscheidungen des Organisationskomitees zu halten.

## **1.19 DEFINITIONEN:**

**EINRADÜBUNG (Unicycling Skill):** (Substantiv) Auch "Figur" genannt. Alle Übungen (Balanceübungen), gezeigt auf einem Fahrzeug mit nur einem tragenden Kontaktpunkt zur Fahrfläche. Dieser Kontaktpunkt muß ein Rad sein, durch dessen geeignete Bewegung der Sportler den Zustand des Gleichgewichts aufrechterhält. Auch alle Aufstiege sind Einradübungen (unicycling skills). Siehe auch Abschnitt 5.1.1.

**EXPERT:** Eine Wettbewerbskategorie für die alle Fahrer jeden Alters. Bei allen Einzeldisziplinen im Kunstfahren erfolgt eine Trennung nach männlich und weiblich. Bei den Rennen starten die Sportler zunächst in ihrer Altersklasse, außer im 1500-m-Rennen und möglicherweise in anderen Langstreckenrennen. Bei diesen Rennen entscheiden die Teilnehmer selbst, ob sie in ihrer Altersklasse oder als Expert starten möchten.

**FIGUR (Figure):** 1. Ein Einradtrick oder eine Einradübung wie zum Beispiel Wheel-Walking oder rückwärts fahren. Die Übungen im Standard-Kunstfahren werden so bezeichnet 2. Eine Fahrfigur, wie zum Beispiel Kreis (circle) oder Wechselrunde (figure eight).

**FUSSBEKLEIDUNG FÜR RENNEN:** Schuhe mit geschlossenem Oberteil sind obligatorisch. Das heißt, der Schuh muß die gesamte Fuß-Oberseite bedecken. Sandalen sind nicht erlaubt. Die Schuhbänder müssen so getragen werden, daß sie nicht von den Kurbeln erfaßt werden können.

**HANDSCHUH:** (für Rennen) Jeder Handschuh mit dickem Material an den Handflächen (Leder ist zulässig, dünnes Nylongewebe nicht). Die Handschuhe dürfen fingerlos sein wie Fahrradhandschuhe, solange die Handfläche ganz bedeckt ist. Ein Handgelenk-Schutz, wie er bei Inline-Skates benutzt wird, ist eine akzeptable Alternative zu Handschuhen.

**HELM:** Helme sind obligatorisch für das Rückwärts-Rennen (Fast Backward) und bestimmte andere nicht-traditionelle Rennen. Sie werden für alle Rennen empfohlen. Die Helme müssen mindestens der Fahrrad-Qualität entsprechen und müssen die ANSI-, SNELL- oder ASTM-Sicherheitsnorm erfüllen. Lederne Sturzringe, American-Football- oder Hockeyhelme, etc. sind nicht erlaubt.

**IUF:** Internationaler Einradverband (International Unicycling Federation). Unterstützt und überwacht internationale Wettbewerbe wie das UNICON, erläßt Regeln für internationale Wettbewerbe und informiert allgemein über das Einradfahren.

**JUNIOR EXPERT:** Wettbewerbskategorie im Einer- und Zweier-Freestyle-Kunstfahren (Individual and Pairs Freestyle Artistic) für alle Sportler im Alter von 0-14 Jahren. Besonders begabte Sportler dieses Alters können sich statt dessen auch für die Teilnahme in der Expert-Klasse entscheiden und dort gegen die besten Sportler aller Altersklassen antreten.

**KNIESCHUTZ:** (für Rennen) Jede fabrikmäßig gefertigte, solide Ausführung ist zulässig, etwa wie sie für Basketball und Volleyball benutzt werden oder solche mit harten Kunststoffschalen. Der Knieschutz muß das ganze Knie bedecken und darf während des Rennens nicht verrutschen. Lange Hosen und Bandagen sind nicht erlaubt.

**NICHT-EINRAD (Non-Unicycle):** Betrifft die Beurteilung der „Difficulty“ Kategorie Freestyle. Alles was in einer Freestyle Vorführung gezeigt wird, das keine Einrad Skill ist (siehe Definition „unicycle skills“). Siehe ebenfalls Abschnitt 5.1.2.

**PROFESSIONELLER EINRADFAHRER:** Eine Person, die während des vorangegangenen Jahres mindestens 50% ihres Einkommens mit Einradshows oder aber mit Shows mit dem Einrad als einem nicht unwesentlichen Bestandteil bestritten hat.

**REQUISITEN (Prop):** Fast alles außer dem Einrad, was ein Teilnehmer in seiner Kür benutzt. Ein Einrad, das nicht zum Einradfahren (sondern zum Beispiel für einen Handstand auf dem liegenden Einrad) benutzt wird, ist in diesem Augenblick eine Requisite. Ein Hut der fallengelassen und wieder vom Boden aufgehoben wird, ist eine Requisite. Ein Pogo Stick oder ein Dreirad (solange es nicht auf nur einem Rad gefahren wird) sind Requisiten.

**STANDARD-EINRAD:** Ein Standard-Einrad hat nur ein Rad, wird mit Muskelkraft über Kurbeln direkt an der Achse angetrieben und hat keine zusätzlichen stützenden Elemente. Für Rennen gibt es eine Obergrenze für die Radgröße sowie eine Untergrenze für die Kurbellänge. Für das Standard-Kunstoffahren sind diese Maße beliebig.

**ULTIMATE WHEEL:** Ein besonderes Einrad, das nur aus Rad und Pedalen besteht, ohne Gabel und Sattel.

**UMX:** Unicycle Motocross. Ein Querfeldeinrennen über Grasflächen, Schmutz, Bordsteine und jeden beliebigen Untergrund.

**UNBEABSICHTIGTER ABSTIEG (Unintentional Dismount):** In den meisten Fällen, wenn ein Körperteil des Fahrers unbeabsichtigt den Boden berührt. Fährt ein Fahrer zum Beispiel um seine den Boden berührende Fingerspitze herum, so ist diese Bodenberührung beabsichtigt. Wenn Fuß und Pedal in einer engen Kurve den Boden berühren, so ist dies kein unbeabsichtigtes Absteigen, solange der Fuß dabei auf dem Pedal bleibt. Bei den meisten Rennen führen Stürze zur Disqualifikation.

**UNICON:** Einradtreffen (von engl. *unicycle* - Einrad und *convention* - Treffen). Dieser Begriff wird üblicherweise synonym mit den Einradweltmeisterschaften der IUF gebraucht.

**WHEEL-WALKING:** Mit dem Fuß oben auf dem Reifen laufend das Einrad antreiben. Die Füße berühren nur den Reifen, nicht die Pedale oder Kurbeln. Benutzt der Fahrer nur einen Fuß, darf der andere Fuß auf der Gabel ruhen.

# **Regeln für Einradrennen**

## **2.1 KATEGORIEN:**

**2.1.1 MÄNNLICH/WEIBLICH:** Die Wettbewerbe im Rennen werden nach Damen und Herren getrennt durchgeführt. Ohne die Zustimmung des Schiedsrichters (Referee) sollen bei keinem Rennen Sportler beider Geschlechter zusammen starten.

**2.1.2 ALTERSKLASSEN:** Die IUF ordnet an, daß mindestens folgende Altersklassen ausgeschrieben werden müssen: 0-10 (20"), 0-13, 14-18, 19-29, 30 und älter. Für bestimmte Disziplinen gibt es zusätzlich einen Expert-Lauf (siehe Abschnitt 2.1.4). Das Alter eines Fahrers am ersten Tag der Veranstaltung bestimmt dessen Altersklasse. Die Sportler starten bei allen Rennen zunächst in ihrer Altersklasse. Ohne die Zustimmung des Schiedsrichters (Referee) sollen bei keinem Rennen Sportler verschiedener Altersklassen zusammen starten.

**2.1.3 ZUSÄTZLICHE ALTERSKLASSEN:** Es steht dem Veranstalter frei, weitere Altersklassen auszuschreiben, und häufig geschieht dies auch. Zum Beispiel kann eine Masters-Klasse (Masters Class) für alle Sportler im Alter von 40 und älter angeboten werden oder eine Seniorenklasse (Seniors Class) für Fahrer, die älter als 50 oder 55 sind. Ein sehr dichtes Spektrum von Altersklassen könnte wie folgt aussehen: 0-6 (16"), 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.

**2.1.4 RADGRÖSSEN:** Wenn nicht anders angegeben, dürfen maximal 24"-Räder benutzt werden. Zusätzliche Gruppen für jüngere Fahrer mit 16"- oder 20"-Rädern können hinzugefügt werden. Für Sportler dieser Altersklassen sollte auch die Möglichkeit gegeben werden, mit 24"-Rädern zu fahren, daher die die Altersklasse 0-13 (24"). Alle Sportler in Altersklassen zwischen 0 und 10 Jahren fahren 800 m (statt 1500 m), 10 m Wheel Walk und 10 m Ultimate Wheel, falls angeboten. Für diese Altersklassen, können auch kürzere Distanzen für bestimmte andere Rennen ausgeschrieben werden, zum Beispiel für das Geländerennen (UMX) und das Langstreckenrennen (Marathon). Siehe auch Abschnitt 2.3.

**2.1.5 FINALLAUF DER ZEITSCHNELLSTEN ALLER ALTERSKLASSEN:** Alle Sportler fahren zunächst in ihrer Altersklasse; Ausnahmen siehe unten. Nachdem alle Altersklassen eine Disziplin beendet haben, findet ein Finallauf statt. Die Fahrer mit den schnellsten Zeiten aus allen Altersklassenläufen nehmen am Finale teil, in dem der Weltmeister für diese Disziplin ermittelt wird. Die Bezeichnung "Finalisten" ist für diese Sportler treffender als "Experts", um sie von den Experts in anderen Disziplinen zu unterscheiden, in denen die Fahrer die Wettbewerbskategorie, in der sie fahren werden, bereits vor dem Rennen wählen

können. Die Zahl der Finalisten ergibt sich aus der Zahl der benutzbaren Bahnen. Dies alles gilt für alle Rennen außer dem 1500-m-Rennen (und einigen nicht-traditionellen Rennen), bei denen die Fahrer selbst entscheiden, ob sie als Experts oder in ihrer Altersklasse starten wollen. Dies geschieht, weil das Ergebnis in einem Langstreckenrennen in hohem Maße davon abhängt, inwieweit schnelle Fahrer einander "ziehen". Wird die schnellste Zeit über 1500 Meter in einem Altersklassenlauf gefahren, so ist dieser Fahrer Weltmeister in dieser Disziplin und erhält dafür Platzierungspunkte. Bei 1500-m-Rennen, Slalomparcours (Obstacle Course), Langsamfahren (Slow Forward), Langsamfahren rückwärts (Slow Backward) und bei bestimmten anderen nicht-traditionellen Rennen werden keine Finalläufe gestartet. Die Altersklassen für die Wettbewerbe im Kunstfahren werden unabhängig hiervon bestimmt.

**2.1.6 ALTERSKLASSENLÄUFE:** Im 1500-m- bzw. 800-m-Rennen und im Slalomparcours (sowie in einigen nicht-traditionellen Rennen) werden die Gesamtsieger aus den Ergebnissen der Altersklassenläufe ermittelt. Die Fahrer mit den besten Zeiten in den oben genannten Disziplinen sind die Weltmeister in diesen Disziplinen.

**2.1.7 FINALLÄUFE:** Die Finalisten im 100-m-, 400-m-, 50-m-One-Foot- und im 30-m-Wheel-Walk-Rennen ergeben sich aus den Ergebnissen der Altersklassenläufe. Die Anzahl der gleichzeitig benutzbaren Bahnen bestimmt die Zahl der Finalisten. Nachdem alle Altersklassen eine Disziplin beendet haben, werden die Finalisten nach den besten Zeiten aus allen Altersklassenläufen bestimmt. Anschließend werden die Finalläufe durchgeführt. Weltmeisterin und Weltmeister der jeweiligen Disziplin sind die Sportlerin und der Sportler mit der besten Zeit in diesem Lauf.

**2.1.8 ERGEBNISSE IN DEN FINALLÄUFEN:** Wird ein Fahrer im Finallauf eines Rennens disqualifiziert oder erzielt er dort eine schlechtere Zeit, so bleibt dessen Zeit aus dem Vorlauf für die Altersklassenwertung bestehen. Die Siegerin und der Sieger in den Finalläufen sind die Weltmeister in diesen Disziplinen, auch wenn ein anderer Teilnehmer in den Qualifikationsläufen eine bessere Zeit erreicht hat. Rekorde können in jedem beliebigen Lauf aufgestellt werden.

**2.2 EINRÄDER FÜR RENNEN:** Es dürfen nur Standard-Einräder benutzt werden. Ein Standard-Einrad hat nur ein Rad, wird mit Kurbeln direkt an der Achse und nur durch Muskelkraft angetrieben. Die Zahl der verschiedenen Einräder, die ein Teilnehmer benutzt, ist uneingeschränkt, solange jedes Einrad den Bestimmungen für die Disziplinen entspricht, in denen es eingesetzt wird.

**2.2.1 RADGRÖSSE:** Nachstehende Größenangaben beziehen sich auf den maximal zulässigen Raddurchmesser. Kleinere Maße sind erlaubt. Einige fabrikmäßig hergestellte Reifen tragen Maßangaben, die größer sind als ihre tatsächlichen Maße, bewegen sich aber ihrer tatsächlichen Größe nach noch im zulässigen Bereich und umgekehrt.

- Für 24"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 61,8 cm (24,333") nicht überschreiten.
- Für 20"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 51,6 cm (20,333") nicht überschreiten.
- Für 16"-Räder darf der Außendurchmesser des Reifens 41,5 cm (16,333") nicht überschreiten.

Bei Reifen, die ungenaue oder gar keine Maßangaben des Herstellers tragen, muß der Außendurchmesser genau gemessen werden.

**2.2.2 KURBELLÄNGE:** Nachstehende Größenangaben beziehen sich auf die minimal zulässige Kurbellänge, gemessen von der Mitte der Radachse bis zur Mitte der Pedalachse. Längere Kurbeln sind erlaubt.

- Bei 24"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer sein als 125 mm (5").
- Bei 20"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer sein als 114 mm (4½").
- Bei 16"-Rädern dürfen die Kurbeln nicht kürzer sein als 100 mm (4").

**2.3 KLEIDUNG:** Die Fahrer müssen Schuhe, Knieschutz und Handschuhe (siehe Definitionen in Abschnitt 1.19) tragen. Für manche Rennen sind Helme vorgeschrieben. Der Schiedsrichter (Referee) entscheidet, ob die Fahrer ausreichend geschützt sind. Auch Helme und Ellenbogenschützer sollten zur vollständigen Sicherheitsausrüstung dazugehören. Dem Starter (Starter) ist das Recht vorbehalten, ungenügend geschützte Fahrer aus der Startaufstellung herauszunehmen, einschließlich solcher Teilnehmer mit gefährlich losen Schuhbändern.

**2.4 START:** Die Fahrer 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 (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. Die Zeitabstände zwischen den Zählstufen müssen gleich sein und sollten jeweils etwa ¾ Sekunden betragen. Die Fahrer starten mit dem vorderen 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 so weit er möchte hinter der Startlinie starten und darf sich bereits vor dem Startschuß in Fahrtrichtung lehnen, solange sich das Rad bis zum Startschuß nicht vorwärts bewegt. Jeder Teilnehmer darf seinen Startpfosten für sich vorteilhaft und bequem plazieren, solange er andere Sportler nicht behindert.

**2.4.1 DIE FAHRER MÜSSEN SICH BEREITHALTEN:** Die Sportler müssen sich bereithalten, wenn ihre Rennen ausgerufen werden. Sportlern, die nicht am Start erscheinen, kann die Teilnahme verweigert werden. Der Starter (Starter) entscheidet, wann ein Rennen endgültig gestartet wird. Sprachliche Barrieren sollte er

dabei ebenso beachten wie die Möglichkeit, daß ein Fahrer gerade eine Aufgabe als Helfer bei der Veranstaltung verrichten könnte.

**2.5 FEHLSTARTS (False Starts):** Ein Fehlstart liegt vor, wenn ein Fahrer vor dem Startschuß die Linie überfährt oder wenn ein oder mehrere Fahrer durch die Schuld eines anderen Fahrers oder aufgrund äußerer Einflüsse zum Absteigen gezwungen sind. Verursacht derselbe Fahrer zwei Fehlstarts in einer Disziplin, so wird der Fahrer für diese Disziplin gesperrt. Der Starter (Starter) signalisiert einen Fehlstart durch einen zweiten Schuß nach dem Startschuß.

**2.6 ZIEL:** Ein Fahrer ist im Ziel, wenn der vordere Punkt des Reifens den Rand der Ziellinie überquert, der der Startlinie näher liegt. Die Zeitmessung erfolgt anhand des Rades, nicht anhand des nach vorn gestreckten Körpers. Die Fahrer müssen die Ziellinie im Sattel und in voller Kontrolle über das Einrad überqueren, das heißt, der hintere Teil des Rades muß die Ziellinie zuerst komplett überquert haben, bevor der Fahrer absteigt. Bei Rennen, in denen Absteigen gestattet ist (800 m, 1500 m, Staffel (Relay), Geländerenen (UMX), Langstreckenrennen (Marathon), etc.), muß der Fahrer im Falle eines Sturzes im Ziel zurück vor die Ziellinie, dort wieder aufsteigen und erneut über die Ziellinie fahren. In allen anderen Rennen führt Absteigen zur Disqualifikation.

#### 2.6.1 Zeitnehmen und Abstiege auf der Ziellinie

In allen Rennen, in denen Absteigen erlaubt ist, muß ein Offizieller an der Ziellinie die Verantwortung zur Beurteilung von Abstiegen haben. Dieser Ziellinien Schiedsrichter ist, oder wird bestimmt, vom Schiedsrichter der Rennen. Dieser Ziellinien Schiedsrichter entscheidet ob ein Fahrer wieder aufsteigen und die Ziellinie noch einmal überqueren muß. Nachdem der Fahrer das Rennen erfolgreich beendet hat und es keine genaue Zeit für diesen Fahrer gibt, wird die Endzeit des in Frage kommenden Fahrers auf der Grundlage der Zeit des nächsten Fahrers, der die Ziellinie ordentlich überquert, berechnet. Der Fahrer wird eine Zeitstrafe erhalten, die seine oder ihre Zeit um .01 Sekunden schneller macht, als die des Fahrers, der nach ihm erfolgreich durch das Ziel kam.

**2.7 BENUTZUNG VON BAHNEN:** Bei den meisten Rennen muß ein Sportler seine Bahn beibehalten. Kommt er davon ab, muß er sofort in seine Bahn zurückkehren. In der Regel führt dies nicht zur Disqualifikation, solange keine anderen Fahrer beeinträchtigt werden. Körperkontakt zwischen den Fahrern während des Rennens ist verboten. Das 400-m-Rennen wird von versetzten Startpositionen aus gestartet. Beim 800-m- und 1500-m-Rennen können zwei verschiedene Verfahren angewendet werden:

**WASSERFALL-START (Waterfall start):** Eine gekrümmte Startlinie, vor der aus alle Fahrer bis zur ersten Kurve den gleichen Weg zurücklegen müssen. Nach einem Wasserfall-Start gelten die Regeln für nicht bahnengebundene Rennen (siehe unten).

**VERSETZTE STARTPOSITIONEN (Stagger start):** Die Fahrer starten in ihrer Bahn an unterschiedlichen Positionen. Sie müssen für eine bestimmte Strecke in ihren Bahnen verbleiben, bevor sie auf die Innenbahn wechseln können. Die Regeln für bahnengebundene Rennen gelten nur bis zu diesem Punkt.

**2.7.1 NICHT BAHNENGEBUNDENE RENNEN (Non-lane races):** Unter diese Kategorie fallen das 800-m-, das 1500-m-, das Geländerenen (UMX), das Langstreckenrennen (Marathon) und andere Rennen ohne Bahnen. Körperkontakt unter den Fahrern ist verboten. Grundsätzlich müssen die Fahrer, auch beim Überholen nebeneinander, einen Abstand von einem Raddurchmesser (24" nach Augenmaß) voneinander einhalten.

**2.8 ZUTEILUNG DER BAHNEN:** Bei einigen Veranstaltungen werden den Teilnehmern die Bahnen zum Zeitpunkt der Einschreibung zugeteilt. Bei anderen entscheiden darüber die Fahrer untereinander. Bei Unstimmigkeiten teilt der Starthelfer (Clerk) die Bahnen zu. Können bei einem Rennen nicht alle Sportler einer Altersklasse auf einmal gestartet werden und muß die Altersgruppe dadurch in Riegen aufgespalten werden, muß unbedingt darauf geachtet werden, daß die schnellsten Fahrer in derselben Riege 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 Sportler selbst entscheiden.

**2.9 FAHRER VERSCHIEDENER ALTERSKLASSEN IN DERSELBEN RIEGE:** Eine Vermischung von Altersklassen oder Geschlechtern in Riegen ist nicht ohne die Erlaubnis des Schiedsrichters (Referee) zulässig.

**2.10 ÜBERHOLEN (Passing):** Bei allen Rennen auf der Rundbahn 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 (24") zum zu überholenden Fahrer halten. Der zu überholende Fahrer muß seine Fahrt auf einer berechenbaren Bahn fortsetzen und darf den Überholenden nicht behindern.

**2.11 ABSTEIGEN (Dismounting):** 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, 1500 m, der Staffel (Relay), des Geländerennens (UMX), des Langstreckenrennens (Marathon) und einiger nicht-traditioneller Disziplinen 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. Stürzt ein Fahrer ins Ziel, muß er zurück vor die Ziellinie, wieder aufsteigen und erneut die Ziellinie überqueren. Muß ein Fahrer unverschuldet absteigen, entscheidet der Schiedsrichter (Referee), ob er in einer anderen Riege ein zweites Mal starten darf. Muß ein Fahrer in nicht bahnengebundenen Rennen (Non-lane races) absteigen, weil ein Sportler unmittelbar vor ihm gestürzt ist, so wird dies als Teil des Rennens angesehen; beide Fahrer müssen wieder aufsteigen und weiter fahren. Der Schiedsrichter (Referee) kann diese Regel übergehen, wenn er Vorsatz beobachtet hat.

**2.12 FREMDE HILFE:** 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 (zusammen mit dem Einrad) darf beim Aufsteigen nicht die Hilfe von Personen in Anspruch nehmen oder irgendwelche Hilfsmittel benutzen.

**2.13 REGELWIDRIGES FAHREN:** Regelwidriges Fahren ist jede vorsätzliche Störung eines anderen Fahrers, absichtliches Hin- und Herfahren vor einem anderen Teilnehmer, um ihn aufzuhalten, ihn am Überholen hindern oder durch Ablenkung einen Sturz provozieren. 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) dem Ausschluß von einem Rennen oder von allen Rennen ahnden.

**2.14 PROTESTE:** Das offizielle Protestformular muß für die Sportler zu jeder Zeit bereitgehalten werden. Alle Proteste gegen Ergebnisse von Rennen müssen schriftlich und auf dem richtigen Formular nach dem Rennen, spätestens jedoch bis 15 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse eingereicht werden. 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 worden sein. Druckfehler, Unrichtigkeiten bei den Platzierungen und Beeinträchtigungen während des Rennens durch andere Sportler oder durch sonstige äußere Einfüsse sind Anlaß für Proteste. Alle Schiedsrichterentscheidungen sind endgültig, gegen sie kann kein Protest erhoben werden.

**2.15 OBLIGATORISCHE DISZIPLINEN:** Folgende Wettbewerbe müssen bei jedem UNICON ausgetragen werden: 100 m, 400 m, 800 m bzw. 1500 m, Einbein (One Foot), Wheel-Walking (Wheel Walk) und Slalomparcours (Obstacle Parcours). Es ist dem Veranstalter überlassen, weitere Disziplinen hinzuzufügen.

**2.16 WELTMEISTER IM EINRADRENNEN:** Die besten Fahrer in den sechs obengenannten Disziplinen tragen den Titel. In jedem dieser Rennen werden Platzierungspunkte vergeben auf der Grundlage der besten Zeiten im Final- oder Expert-Lauf (oder beim 1500-m-Rennen aufgrund der besten Zeiten). Der Erstplatzierte erhält 8, der Zweite 5, der Dritte 3, der Vierte 2 und der Fünfte 1 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. An die Sportler in den Altersklassenläufen werden keine Platzierungspunkte vergeben.

**BESONDERE TRADITIONELLE DISZIPLINEN:** Diese Disziplinen sind Teil jedes UNICONS.

**2.17 EINBEIN (One Foot):** Die Fahrer beschleunigen über die ersten fünf Meter mit beiden Beinen, dürfen aber nach dem Überqueren der 5-m-Linie nur noch mit einem Fuß pedalieren. Der ruhende Fuß darf auf der Einradgabel aufgesetzt oder frei gehalten werden.

**2.18 WHEEL-WALKING (Wheel Walk):** Die Sportler 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.

**2.19 SLALOMPARCOURS (Obstacle Course):** Grundlage ist der offizielle Slalomparcours, bei dem zehn Pylonen in der richtigen Reihenfolge und Richtung umfahren werden müssen. Für die Sportler, die mit dem Parcours nicht vertraut sind, sollte die Richtung für das Umfahren der Kegel mit Pfeilen auf dem Boden markiert sein. Die Fahrer starten nach einem vierstufigen Startsignal des Starters (Starter). Kein fliegender Start. 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 Stoppuhr weiterläuft. Die Pylonen sind Kunststoffkegel, wie sie im Straßenverkehr benutzt werden. Für offizielle Wettbewerbe 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. Jedem Fahrer werden zwei Versuche gewährt.

**WEITERE DISZIPLINEN:** Diese Rennen können, müssen aber nicht ausgeschrieben werden.

**2.20 50-m-RÜCKWÄRTS-RENNEN (50m Fast Backward):**

Die Fahrer pedalieren rückwärts mit Blick entgegen der Fahrtrichtung. Der hintere Punkt des Reifens ist für Startaufstellung und Zeitmessung ausschlaggebend. Helme sind obligatorisch.

**2.21 10 m LANGSAMFAHREN (10m Slow Race):**

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° nach den Seiten zu schwenken. Als Bahn werden zwei verschieden große Fahrbretter benutzt: Altersklassen 0-10: 10 m x 30 cm; Altersklassen 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, bei Abstieg oder wegen fehlender Schutzkleidung disqualifiziert werden. Jedem Fahrer werden zwei Versuche gewährt.

**2.22 10 m LANGSAMFAHREN RÜCKWÄRTS (10m Slow Backward):** Wie das 10 m Langsamfahren (10m Slow Race) mit Ausnahme der Bahnmaße: 0-10: 10 m x 60 cm; 11 und älter: 10 m x 30 cm

**2.23 10 m LANGSAMFAHREN AUF GIRAFFEN (10m Slow Giraffe Race):** Wie das 10 m Langsamfahren, jedoch auf Hoch-Einrädern (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.

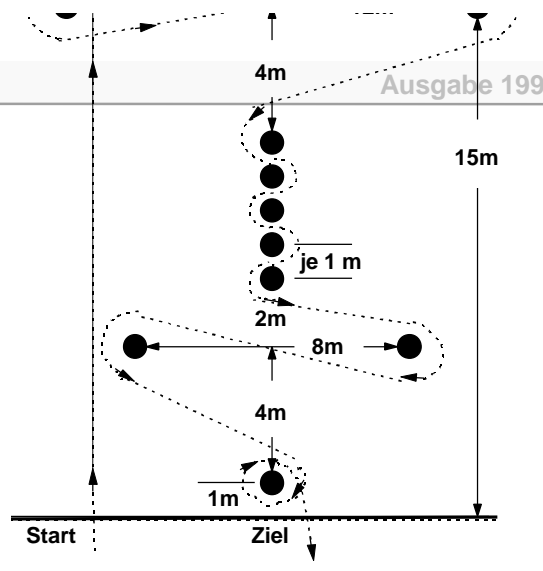
**2.24 STAFFEL (Relay):** Üblicherweise 4 x 100 m. Es gelten die gleichen allgemeinen Regeln wie für die Rennen auf der Strecke. Gemischte Mannschaften sind die Regel. Wiederaufsteigen ist erlaubt, falls nötig. Das Staffelholz muß wieder aufgehoben werden, wenn es zu Boden gefallen ist. In der Regel gibt es keine Altersklassen. Wird das Staffelholz nicht in der markierten Wechselzone übergeben, wird die Mannschaft disqualifiziert.

**2.25 ULTIMATE WHEEL:** Ein Ultimate Wheel ist ein Einrad ohne Gabel und Sattel. Die übliche Distanz für dieses Rennen beträgt 10 m für die Altersklassen 0-10 und 30 m für die Altersklassen 11 und älter. Üblicherweise beträgt die maximal zulässige Radgröße 24" für alle Altersklassen, bei einer minimal zulässigen Kurbellänge (Abstand zwischen Mitte Pedalachse und Radmitte) von 125 mm (5"). Diese Auflagen werden vom Veranstalter verfügt.

**2.26 JONGLIER-EINRADRENNEN (Juggling Unicycle Race):** 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 mit drei Bällen gilt 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.

**2.27 EINRAD-QUERFELDEINRENNEN (Unicycle Motocross - UMX):** Ein Querfeldeinrennen durch jede Art Gelände. Üblicherweise starten alle Fahrer gleichzeitig (die Aufteilung und Wertung der Sportler nach Altersklassen erfolgt erst nach dem Zieleinlauf). Fahrer der Altersklassen 0-10 können eine kürzere Strecke fahren. Eine typische Distanz beträgt etwa 1 bis 2 km über beliebigen Untergrund wie Schmutz, Parkplätze, Hügel, Gräben, Bordsteine, Felsen, Sand, Schlamm, Wiesen, etc. Die Streckenführung muß eindeutig markiert sein. Für das Überholen gelten die Regeln für nicht bahngebundene Rennen.

**2.28 BERGRENNEN (Steeplechase):** Ein Bergauf-Rennen, bei dem die Sportler entweder einzeln gegen die Zeit oder in Gruppen gleichzeitig fahren. Eine Version dieses Rennens wird an einem extrem steilen Hügel ausgetragen, wobei die Herausforderung allein schon darin besteht, überhaupt die Spitze zu erreichen. Diese Art Bergrennen findet an einem unpräparierten Hügel statt. Eine andere Version führt eine steile Straße hinauf. Hier siegt der Fahrer mit der schnellsten Zeit.



**2.29 LANGSTRECKENRENNEN (Marathon):** Ein Rennen über mehrere Kilometer, in der Regel 10 km. Das Rennen wird üblicherweise auf Straßen oder Radwegen ausgetragen. Alle Fahrer starten gleichzeitig und werden später nach Altersklassen gewertet. Versorgungsstützpunkte sollten mindestens alle 5 km eingerichtet werden.

Die oben beschriebenen Rennen werden in der Regel nach Altersklassen getrennt gewertet. In folgenden Disziplinen nimmt erfahrungsgemäß nur ein relativ geringer Anteil aller Sportler teil. Daher werden die Teilnehmer hier nur in einigen wenigen Altersklassen oder in nur einer einzigen, für alle Sportler offenen Wettbewerbsklasse gestartet, die dann als Expert-Kategorie bezeichnet werden würde. Die Aufteilung der Sportler nach weiblich und männlich bleibt auch hier bestehen.

**2.30 COASTING WETTBEWERBE (Coasting Events):** Diese Wettbewerbe sollen zeigen, wer mit dem Einrad am weitesten rollen kann. Die erreichte Weite wird von einer Startlinie ab gemessen. Die größte Weite siegt. Die zurückgelegte Distanz wird entweder bis zum der Startlinie nächstgelegenen Körperteil des Sportlers gemessen, das beim Absteigen den Boden berührt, oder bis zum hinteren Punkt des Reifens in dem Punkt, wo der Sportler sein Coasting unterbricht. Wiederaufsteigen ist nicht erlaubt. Beim Coasting dürfen die Fahrer Reifen, Rad und Pedale nicht berühren. Jeder Teilnehmer erhält zwei Versuche. Überquert ein Fahrer die Startlinie (vorderer Punkt des Reifens) nicht im Coasting, wird er für diesen Versuch disqualifiziert. Die Wettkampffläche sollte so eben und sauber wie möglich sein. Sie kann in ihrem Verlauf sowohl gerade sein als auch einen Bogen beschreiben. Jedem Teilnehmer muß vor dem offiziellen Beginn des Wettbewerbs genügend Zeit für einige Trainingsversuche auf der Strecke gewährt werden. Es muß rechtzeitig vor einer Veranstaltung bekanntgegeben werden, welcher oder welche der folgenden Coasting-Disziplinen ausgeschrieben werden. Die Kurbellänge spielt bei den Coasting-Wettbewerben keine Rolle.

**2.30.1 STRASSEN-COASTING (Road 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.

**2.30.2 BAHN COASTING (Track Coasting):** Es wird eine Anlaufstrecke 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 weltweit vergleichbar.

**2.30.3 DOWNHILL-COASTING (Downhill Coasting):** Ein Coasting-Wettbewerb auf Geschwindigkeit mit den gleichen Regeln wie 2.31.2 Downhill-Gliding (Downhill Glide), außer daß die Sportler in Coasting- statt in Gliding-Position fahren. 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.

**2.31 GLIDING-WETTBEWERBE (Gliding Events):** Gliding unterscheidet sich vom Coasting darin, daß beim Rollen ein oder beide Füße oben auf dem Reifen schleifen und folglich das Gleichgewicht auf diesem Bremsvorgang beruht. Diese Wettbewerbe sind den oben genannten Coasting-Wettbewerben ähnlich; die Sportler fahren ab einem gegebenen Punkt in Gliding-Position 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.

**2.31.1 WEIT- ODER BAHN-GLIDING (Distance Glide or Track Glide):** Diese Disziplin kann auf einem kleinen Hügel gestartet werden. Die Sportler starten oben, fahren in Gliding-Position nach unten auf 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 Gliding) auf einer Stadionbahn ausgetragen, gelten die gleichen Regeln wie für das Bahn-Coasting (siehe 2.30.2).

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

**2.32 DUATHLON, TRIATHLON, ... (Medley):** Die Sportler müssen bestimmte Strecken auf verschiedene Art und Weise zurücklegen. Zum Beispiel: 25 m vorwärts, 25 m Sattel vor dem Körper, 25 m einbeinig, 10 m springen, mit je 5 m Übergangszone. Der Veranstalter legt die Regeln fest. Wiederaufsteigen ist erlaubt.

**2.33 100-METER-SPRINT, OFFENE KLASSE (Unlimited 100m Race):** 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 behalten ihre Gültigkeit. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben.

**2.34 STRASSENRENNEN, OFFENE KLASSE (Unlimited Road Race):** Die 100-Meilen-Geschwindigkeitsrekorde im "Guinness Buch der Rekorde" sind Ergebnisse von Straßenrennen der offenen Klasse. Die Renndistanz sollte nicht weniger als 5 km betragen. Das Tragen eines Helms ist vorgeschrieben. Bei längeren Strecken sollten alle 5 km Versorgungsstützpunkte eingerichtet werden. Dieses Rennen kann in Verbindung mit dem Langstreckenrennen ausgetragen werden.

**2.35 WEITERE DISZIPLINEN IM EINRADRENNEN:** Weitere Rennen können vom Veranstalter frei erfunden oder hinzugefügt werden. Einrad-Conventions in jüngster Zeit haben neue Wettbewerbe hervorgebracht wie den Spaß-Parcours, das Hocheinrad-Rennen, den Walk (the wheel)-a-thon, den Rock-a-thon, den Ride-a-thon, den Bounce-a-thon, den Jonglier-Parcours, den Sprungschanzenwettbewerb, das Wasserballonwerfen (auf dem Einrad), den Hocheinrad-Aufstiegswettbewerb und viele andere mehr.

## Regeln für das Kunstfahren/97/98

**3.1 FORMEN DES KUNSTFAHRENS:** Für Einzelsportler gibt es zwei Disziplinen: **Standard Skill** und **Individual Freestyle**. Im Standard Skill zeigen die Fahrer reine Schwierigkeit und Sicherheit auf einem Standard-Einrad, indem sie bis zu 18 von ihnen ausgewählte Übungen ausführen. Die Bewertung des Standard-Kunstfahrens basiert ausschließlich auf dem Punktwert der Übung und der Qualität ihrer Ausführung, nicht auf 'Schau'. Im Freestyle treten die Fahrer/innen mit Musik, Kostümen, Requisiten und einer beliebigen Anzahl von Einrädern jeder Art auf. Sie werden nicht nur nach der Schwierigkeit bewertet, sondern auch danach, wie unterhaltsam und wie gut gestaltet ihre Darbietung ist. Im **Pairs Freestyle** treten zwei Fahrer/innen zusammen auf. Dabei wird zusätzlich Wert gelegt auf das Teamwork und darauf, inwieweit die zusätzlichen kreativen Möglichkeiten, die eine Zwei-Personen-Darbietung bietet, in der Kür umgesetzt werden. Im **Group Freestyle** werden Gruppen, bestehend aus drei oder mehr Sportlern, außerdem daraufhin bewertet, inwieweit sie die zusätzlichen kreativen Möglichkeiten einer Mehr-Personen-Darbietung ausschöpfen.

**3.2 ALTERSKLASSEN FÜR DAS KUNSTFAHREN:** Merke: Die Altersklassen für die Wettbewerbe in Rennen und Kunstfahren werden unabhängig voneinander und auf der Grundlage von Können und Erfordernissen der Sportler gehandhabt. Für jede Disziplin gibt es ein Minimum an Altersklassen, die unbedingt ausgeschrieben werden müssen. Der Veranstalter kann weitere Altersklassen hinzufügen. Das Alter eines Fahrers am ersten Wettbewerbstag ist ausschlaggebend für die Bestimmung von dessen Altersklasse. Junior Expert, falls ausgeschrieben, ist für alle Fahrer/innen von 0-14 Jahren offen. Die Expert-Kategorie ist offen für Fahrer jeden Alters, einschließlich derer von 0-14 Jahren. Die gewünschte Wettbewerbsklasse muß im Kunstfahren für jede Disziplin einzeln angegeben werden. Zum Beispiel können Sportler, die im Individual Freestyle als Expert teilnehmen, als Paar in ihrer Altersklasse starten. In den Standard Skill und Individual Freestyle werden die Sportler nach männlich und weiblich getrennt, nicht aber im Pair oder Group.

**PROFESSIONELLE EINRADFAHRER:** Professionelle Einradfahrer (siehe Definition) müssen im Freestyle als Expert antreten. Professionelle Einradfahrer bis 14 Jahre können in diesen Wettbewerben entweder als Junior Expert oder als Expert antreten. Das gilt nur für die Individual und Pairs Freestyle.

### 3.3 INDIVIDUAL STANDARD SKILL ÜBERSICHT:

**MINDESTANGEBOT AN ALTERSKLASSEN:** 0-14, 15 und älter, Expert.

**ZEITLIMIT:** Drei Minuten (alle Altersklassen).

**EINRAD:** Nur ein Standard-Einrad (siehe Definition). Es gelten keine Beschränkungen für Radgröße oder Kurbellänge.

**MUSIK:** Alle Fahrprogramme werden von Hintergrundmusik begleitet. Die Musik nimmt keinen Einfluß auf die Bewertung. Wünscht ein Teilnehmer für seine Fahrprogramm ein bestimmtes Musikstück, so kann er dieses auf einer Tonbandkassette zur Verfügung stellen. Siehe auch Abschnitt 3.18.

**KOSTÜM UND REQUISITEN:** Die Kleidung hat keinen Einfluß auf die Wertung. Den Fahrer/innen wird empfohlen, ihr National- oder Vereinstrikot zu tragen oder Kleidung, die ihren Verein, ihre Gruppe oder ihr Land repräsentiert. Keine Requisiten.

**BEWERTUNGSVERFAHREN:** Die Fahrer/innen werden ausschließlich danach bewertet, wie gut die Ausführung der Übungen ist, die sie sich zum Vorführen ausgesucht haben. Jeder Übung ist eine feste Punktzahl zugeordnet. Die Kampfrichter ziehen Punkte ab für Fehler wie Abstiege, schlechte Haltung, Vorführübungen, die nicht klappen etc.

**ZULÄSSIGE ÜBUNGEN:** Es dürfen nur Übungen genommen werden, die in der IUF Standard Skills Liste aufgeführt sind. Die richtige Anleitung, wie diese Übungen vorzuführen sind, findet man in dem Abschnitt 'Beschreibung' (Description) in dieser Liste. Stimmen Zeichnung und Beschreibung nicht überein, gilt die Beschreibung.

### **3.4 INDIVIDUAL FREESTYLE ÜBERSICHT:**

**MINDESTANGEBOT VON ALTERSKLASSEN:** 0-14, 15-29, 30 und älter, Expert. Fällt ein Sportler gemäß Definiton nicht unter die Kategorie "professioneller Einradfahrer", so ist ihm die Entscheidung für oder gegen die Teilnahme in der Expert- bzw. Jr. Expert-Kategorie freigestellt. Die Entscheidung muß jedoch bereits im Voraus getroffen werden.

**ZEITLIMIT:** Zwei Minuten für Sportler von 0-14 Jahren (außer Junior Expert), 3 Minuten für alle anderen Altersgruppen (außer Expert). Jr Expert hat ein Maximum von 3 Minuten und Expert hat ein Maximum von 4 Minuten.

**EINRÄDER:** Beliebige Art und Anzahl.

**MUSIK, KOSTÜM UND REQUISITEN:** Werden bewertet und müssen bei der Kür berücksichtigt werden. Zu beachten sind die jeweiligen Einschränkungen für die Requisiten. Feuer und scharfkantige Gegenstände (z. B. Jonglieren mit Messern) sind verboten.

**BEWERTUNGSVERFAHREN:** 50% der Gesamtnote gelten dem Schwierigkeitsniveau, das heißt, sie dokumentieren, wie gut oder wie erfolgreich alle Einradübungen ausgeführt werden. Die anderen 50% der Gesamtnote gelten der Präsentation. Dazu gehören Eleganz, künstlerische Ausstrahlung, Choreographie, Gebrauch von Requisiten und Zeigen von Nicht-Einradübungen, Originalität und die Auswahl von Kostüm und Musik.

### **3.5 PAIR FREESTYLE ÜBERSICHT:**

**MINDESTANGEBOT VON ALTERSKLASSEN:** Nicht-Expert (Sportler jeden Alters), Expert. Jeder Sportler darf im Pair Freestyle nur einmal teilnehmen. Die Altersklasse des älteren Fahrers ist die Altersklasse des Paares. Dabei gilt Expert als "älteste" Wettbewerbskategorie, gefolgt von Jr. Expert und allen übrigen Altersklassen. Fällt nicht einer der beiden Sportler gemäß Definiton unter die Kategorie "professioneller Einradfahrer", so ist die Entscheidung für oder gegen die Teilnahme in der Expert- bzw. Jr. Expert-Kategorie freigestellt. Die Entscheidung muß jedoch bereits im Voraus getroffen werden.

**ZEITLIMIT:** Wie Individual Freestyle

**EINRÄDER:** Beliebige Art und Anzahl.

**MUSIK, KOSTÜM UND REQUISITEN:** Wie Individual Freestyle

**BEWERTUNGSVERFAHREN:** Wie Individual Freestyle: 50% Techniknote und 50% Präsentationsnote. Im Pair Freestyle wird besonderer Wert auf Teamwork, Zweier Übungen, etc. gelegt (siehe Bewertungskriterien).

### **3.6 GROUP FREESTYLE ÜBERSICHT:**

**MINDESANGEBOT VON ALTERSKLASSEN:** Keine Altersklassen.

**KLEINSTMÖGLICHE MANNSCHAFT:** Drei Sportler. Jeder Sportler darf im Group Freestyle nur einmal teilnehmen. Mit Erlaubnis des Obmannes darf ein Sportler in einer zweiten MannschaftsGroup Freestyle teilnehmen, um einen anderen Sportler zu ersetzen, der wegen Verletzung o. ä. ausgefallen ist.

**ZEITLIMIT:** Sechs Minuten.

**EINRÄDER:** Beliebige Art und Anzahl.

**MUSIK, KOSTÜME UND REQUISITEN:** Wie Individual Freestyle

**BEWERTUNGSVERFAHREN:** Wie Individual Freestyle. Es wird besonderer Wert auf Teamwork und Mehr-Personen-Übungen wie z. B. Formationen gelegt. Stark differierende Gruppengrößen müssen ebenso Beachtung finden wie Schwierigkeitsniveau und Alter der Sportler im Vergleich.

### **3.7 GROUP STANDARD SKILL ÜBERSICHT**

Dieser Wettbewerb ist ähnlich wie Individual Standard Skill, aber besteht aus vier Personen eines Geschlechts, nur auf Standard Einrädern. Regeln werden getrennt veröffentlicht. Dieser Wettbewerb wird nach Belieben des Gastgebers der Veranstaltung abgehalten.

**ALLGEMEINE REGELN:** Wenn nicht anders angegeben, gelten diese Regeln für alle Wettbewerbe des Kunstfahrens.

**3.8 GRÖSSE DER FAHRFLÄCHEN:** Bei internationalen Wettbewerben muß die Fahrfläche für alle Einer- und Zweier-Disziplinen 14 m x 11 m groß sein. Bei kleineren Veranstaltungen können kleinere Maße genommen

werden, jedoch nicht kleiner als 12 m x 9 m. Für die Gruppenwettbewerbe darf die Fahrfläche nicht kleiner sein als 26m breit und 14m tief, und nicht größer als 30m breit und 20m tief. Die Ränder der Flächen müssen am Boden mit mindestens 3 cm breiten Linien eindeutig markiert sein. Der Abstand zwischen der Fahrflächenbegrenzung und Wänden, Säulen oder einem anderen festverankerten Gegenständen darf nicht weniger als 50 cm betragen. Einzelfahrer/innen oder Gruppen, die im Wettbewerb die Fahrflächenbegrenzung überfahren, können dafür Punktabzug erhalten (siehe Bewertungskriterien).

**3.9 REIHENFOLGE DER VORFÜHRUNGEN:** Der Wettkampfleiter Kunstfahren (Artistic Director) bestimmt das Verfahren, wie die Starterreihenfolge ermittelt wird.

**3.9.1 DIE FAHRER/INNEN MÜSSEN SICH BEREITHALTEN:** Ist ein Sportler nicht bereit, wenn er gemäß Zeitplan an der Reihe ist, so besteht die Möglichkeit, ihm den Start nach dem letzten Teilnehmer seiner Altersklasse zu ermöglichen. Der Obmann (Chief Judge) möge bei dieser Entscheidung sprachliche Barrieren ebenso beachten wie die Möglichkeit, daß ein Sportler zur selben Zeit eine Aufgabe als Helfer bei der Veranstaltung verrichten könnte. Außer im Standard-Kunstfahren darf ein Teilnehmer nicht von einem anderen Kampfrichter bewertet werden als von dem, das auch die übrigen Teilnehmer derselben Wettbewerbskategorie bewertet hat.

**3.10 AUFBAU UND VORBEREITUNG:** Wettkampfteilnehmern stehen maximal zwei Minuten zu, um ihre Einräder und Requisiten auf der Fahrfläche aufzubauen. Überzieht ein Sportler diese Zeit, so riskiert er, disqualifiziert zu werden. Eine Verlängerung dieser Vorbereitungszeit kann nur vom Obmann (Chief Judge) gewährt werden und muß im voraus beantragt werden. Teilnehmer müssen einen berechtigten Grund dafür vorweisen, wenn sie mehr Zeit verlangen: so wie zahlreiche Requisiten oder komplizierte Spezialeffekte.

**3.11 BEGINN EINES FAHRPROGRAMMS:** Die Wertung, die Zeitnahme und die Darbietung beginnen gleichzeitig. Der Zeitnehmer (Timer) startet die Stoppuhr, sobald die Musik beginnt oder auf ein Zeichen des Teilnehmers, je nach dem, welches von beidem zuerst kommt. Das Zeichen kann ein Kopfnicken, ein Wink, eine Verbeugung, ein Stichwort ("Start!") oder irgendein klar verständliches Signal sein. Ein akustisches Zeichen (zum Beispiel eine Pfeife) ertönt, wenn Zeitnahme und Wertung begonnen haben. Übungen ohne Einrad, wie Tanz, Pose und Akrobatik werden nur dann bewertet, wenn sie innerhalb des Zeitlimits gezeigt werden. Beim Standard-Kunstfahren wird das Ende jeder Minute durch ein akustisches Zeichen angezeigt. Beim Freestyle-Kunstfahren ertönt ein akustisches Signal 30 Sekunden vor Ende der Fahrzeit. Bei allen Wettbewerben des Kunstfahrens zeigen zwei akustische Signale oder ein anderes Zeichen das Ende der Fahrzeit und das Ende der Wertung an.

**3.12 VERZICHT AUF AKUSTISCHE SIGNALE AUF ANFRAGE:** (gilt nur für die Freestyle-Wettkämpfe) Die unter Umständen störenden akustischen Signale dürften nicht im Interesse derjenigen Sportler sein, die eine gut durchdachte Kür zu einer Musik vorbereitet haben, von der sie wissen, daß sie sich im erlaubten zeitlichen Rahmen bewegt. Wenn die Teilnehmer sich bei ihrer Kontaktperson (Rider Liaison) einschreiben lassen, können sie das Weglassen der akustischen Signale beantragen. Das Startzeichen und das Zeichen 30 Sekunden vor Ende der Fahrzeit werden dann ausgelassen. Trotzdem nimmt Zeitnehmer (Timer) die Zeit und gibt zwei akustische Signale am Ende der Fahrzeit, falls der Teilnehmer seine Zeit überschreitet. Diese Regelung gilt nicht für das Standard-Kunstfahren.

**3.13 UNTERBRECHUNG DER WERTUNG:** Die Wertung kann unterbrochen werden wegen Materialschadens, wegen Verletzung oder plötzlicher Krankheit eines Wettkampfteilnehmers oder wenn dieser durch eine Person oder einen Gegenstand beeinträchtigt wird. Tritt einer dieser Fälle ein, hält der Obmann (Chief Judge) die verbleibende Fahrzeit fest und entscheidet bei Materialschaden, ob dieser auf ein Verschulden des Sportlers zurückzuführen ist. Ist dies der Fall, zählt die Reparaturzeit mit zur Fahrzeit. Wird das Fahrprogramm fortgesetzt und geht die Unterbrechung nicht auf ein Verschulden des Teilnehmers zurück, so werden alle Abwertungen, die durch den Zwischenfall entstanden sind, zurückgenommen.

**3.14 ENDE EINES FAHRPROGRAMMS:** Die Darbietung endet auf ein Zeichen des Fahrers, wie zum Beispiel einer Verbeugung oder "Vielen Dank!" oder mit dem Ende der Fahrzeit. Das Ende der Fahrzeit wird durch ein akustisches Signal angezeigt. Alle Übungen, die nach Ablauf der Fahrzeit gezeigt werden, gehen nicht in die Wertung ein. Befindet sich ein Sportler im Standard-Kunstfahren gerade mitten in einer Übung, so zählt nur der Teil der Übung der noch innerhalb des Zeitlimits gezeigt wurde (siehe 4.9.3). Sind bis dahin weniger als 50% der Übung gezeigt worden, werden 100% abgewertet. Sind zwischen 50% bis 100% der Übung ausgeführt worden, werden 50% abgewertet. Alle Übungen, die nicht mehr gezeigt werden können, werden zu 100% abgewertet. Im Freestyle-Kunstfahren erhalten Fahrer, die das Zeitlimit überschreiten, einen Abzug. Alle Zeitlimits sind Obergrenzen. Es ist den Sportlern freigestellt diese Zeit nicht voll auszuschöpfen; dafür werden keine Punkte abgezogen. Eine sehr kurze Kür kann einer anderen Darbietung an Gehalt unterlegen sein. Andererseits kann eine Kür, die langweilig, voller Wiederholungen oder "aufgebauscht" wirkt, auch dafür Punktabzug erhalten, daß sie zu lang ist. Diese Entscheidung muß jeder Sportler selbst treffen.

**3.15 ABBAU:** Im Einradsport ist eine saubere, trockene Fahrfläche unbedingt notwendig. Nach einer Darbietung muß die Fahrfläche so verlassen werden, wie sie zuvor vorgefunden wurde. Die Sportler und ihre Helfer müssen alle Requisiten, Einräder und sonstige Gegenstände innerhalb von zwei Minuten von der Wettkampffläche entfernen. Der nächste Teilnehmer kann diese Zeit auch bereits für den Aufbau nutzen.

**3.16 VERSCHMUTZTE WETTKAMPFFLÄCHE:** Einradfahrer, die in ihrer Darbietung Gegenstände benutzen, die Verschmutzungen hinterlassen, müssen sorgfältig obige Regel beachten. Zerplatzte Luftballons, Dreck oder Puder, Konfetti, Wasser, Torten, etc. sind Dinge, deren Beseitigung mehr als zwei Minuten in Anspruch nehmen könnte. Bevor solche Gegenstände benutzt werden, muß zuerst die besondere Genehmigung des Obmannes (Chief Judge) oder des Wettkampfleiters Kunstfahren (Artistic Director) eingeholt werden. Teilnehmer, die ihre Unordnung nicht beseitigen können, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

**3.17 MUSIK:** Im Freestyle-Kunstfahren wird die Musik bewertet, und die Teilnehmer sollten davon Gebrauch machen. Für die Teilnehmer im Standard-Kunstfahren wird Begleitmusik gespielt, die Sportler können aber auch ihre eigene Musik einreichen. Im Standard-Kunstfahren wird die Musik nicht bewertet. Alle Musikstücke müssen auf Standard-Tonbändern eingereicht werden. Die Kassetten müssen klar beschriftet sein mit Name, Disziplin und mit der Seite der Kassette, die gespielt werden soll. Sie müssen an den Anfang des gewünschten Musikstücks gespult sein. Die Sportler sollten vorsichtshalber eine zweite Kassette mit ihrer Musik bereithalten. Die Musik sollte am Anfang der Kassette aufgenommen sein, nicht in der Mitte. Sportler, die falsch gespulte oder unzureichend beschriftete Kassetten abgeben, könnten in der Präsentationsnote Punktabzug erhalten.

**3.18 BEKANNTGABE VON ERGEBNISSEN:** Die Endergebnisse werden fortlaufend bekanntgegeben und/oder öffentlich ausgehängt. Ergebnislisten werden nach Beendigung jeder Altersklasse in einer Disziplin ausgehängt. Die Protestfrist beginnt zu diesem Zeitpunkt.

**3.19 PROTESTE:** Proteste müssen schriftlich und innerhalb von 15 Minuten nach Bekanntgabe der Ergebnisse eingereicht werden. Proteste gegen Kampfrichterentscheidungen sind unzulässig. Möglich sind nur Proteste gegen Rechenfehler oder andere Fehler, die nicht im Zusammenhang mit der Wertung stehen. Der Obmann (Chief Judge) muß alle Proteste innerhalb von 30 Minuten nach Eingang des Formulars bearbeitet haben.

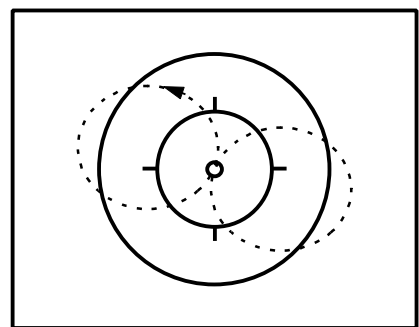
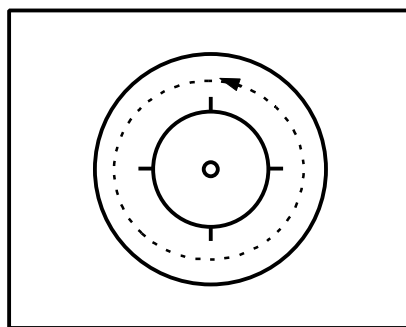
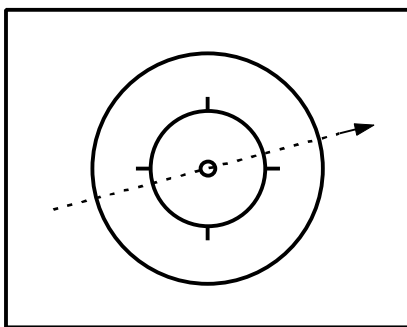
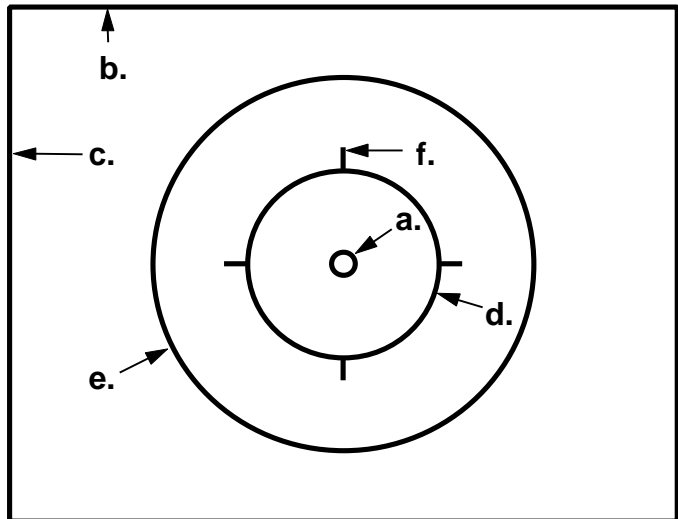
**4.0 STANDARD SKILL:** Diese Regeln sind Richtlinien, nach denen die Wettbewerbe im Standard-Kunstfahren ausgetragen werden. Gegebenenfalls können die Umstände es erfordern, daß die Regeln nicht genau befolgt werden. Dies gilt aber nur für nebensächliche Details, nicht für generelle Regeln. Müßte zum 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.

**4.1 FAHRFLÄCHENMARKIERUNGEN UND AUSFÜHRUNGSARTEN VON FIGUREN:** Siehe Zeichnung. Die Fahrfläche muß ein einwandfreies Fahren erlauben. Sie muß ausreichend beleuchtet sein. Ein Repräsentant der IUF überprüft die Fläche, ob sie den Erfordernissen entspricht, und erklärt sie für befahrbar. Der Boden muß sauber, eben und glatt sein und soll 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 Regelkomitee (Rules Committee) von der IUF nicht unbedingt offiziell anerkannt werden.

**FAHRFLÄCHENBEGRENZUNGEN:** Bei internationalen Wettbewerben muß die Fahrfläche 11 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 x 12 m. Alle Linien, einschließlich der Fahrflächenbegrenzung, müssen eindeutig markiert und mindestens 3 cm breit sein.

## Bodenmarkierungen für das Standard Skill

- Innenkreis (Center circle, 50 cm Durchmesser)
- Lange Seite der Fahrfläche (an dieser Seite sitzt das Kampfgericht)
- Kurze Seite der Fahrfläche
- Mittelkreis (Inner circle, 4 m Durchmesser) für Runden
- Außenkreis (Outer circle, 8 m Durchmesser) für Geraden und Wechselrunden
- Viertelmarken am Mittelkreis (Quarter circle marks, je ca. 50 cm Länge) als Richtlinie für Beginn und Ende von Runden



### BEISPIEL: GERADE (Line)

Geraden (Lines), Runden (Circles), und 8ten dürfen in beliebiger Richtung gefahren werden. Die Übung beginnt außerhalb des Außenkreises, schneidet den Innenkreis und endet außerhalb des Außenkreises. Die Gerade soll so gradlinig wie möglich sein. Runden und Wechselrunden dürfen an jedem beliebigen Punkt begonnen werden, solange der Sportler am Ende der Figur den Ausgangspunkt ein zweites Mal überfährt und damit die Übung vollendet.

### BEISPIEL: RUNDE (Circle)

Runden werden außerhalb des 4m 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, kann aber mit einer Welle abgewertet werden. Runden sollten so Gleichmäßig wie Möglich sein.

### BEISPIEL: WECHSELRUNDE (Figure Eight)

Die 8 kann an jedem Punkt gestartet werden und in jede Richtung gehen, solange wie die Fahrer/innen die Figur durch Überqueren des Ausgangspunktes beenden. Die beiden Hälften der 8 müssen kreisförmig sein, wobei der Durchmesser beider Teilkreise 4 m nicht unterschreiten darf. Die Mitte der Wechselrunde muß im Innenkreis liegen, die Enden der 8ten liegen außerhalb des Außenkreises. Die beiden teilkreise müssen gleich Groß sein. Wechselrunden können in beliebiger Richtung gefahren werden.

## 4.2 AUFSTIEGE (Mounts), ÜBERGÄNGE (Transitions), ÜBUNGEN AUF DER

STELLE (Stationary Skills): Diese Übungen können an einem beliebigen Punkt der Fahrfläche gezeigt werden.

**4.3 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.

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



**4.5 FREMDE HILFE:** Bei internationalen Wettbewerben darf kein Sportler von einer Person außerhalb der Fahrfläche Hilfe durch Zurufe oder durch sonstige Zeichen in Anspruch nehmen, da dies die Einflußnahme eines Außenstehenden wäre. Ebenfalls dürfen Fahrer/innen während der Durchführung der Übungen nicht in die Übungsliste (list of skills) sehen. Das schließt die Übungen ein, die auf die Hand des Teilnehmers oder auf ein Stück Papier geschrieben sind. Jeder Blick des Teilnehmers auf die Übungsliste bedeutet in der Beurteilung eine Wellenlinie. Bei anderen Wettbewerben sind Ausnahmen für sehr junge Sportler möglich.

## **4.6 WERTUNGSBÖGEN IM STANDARD SKILL**

**4.6.1 EINFÜHRUNG:** Vor der Teilnahme an einem Wettbewerb im Standard Skill muß jeder Sportler sein Fahrprogramm auf einem Wertungsbogen (Judging Sheet) einreichen. Das eingereichte Fahrprogramm enthält laufende Nummer, Bezeichnung und Punktzahl aller Übungen, die gezeigt werden sollen in der Reihenfolge, in der sie ausgeführt werden sollen.

**4.6.2 ZULÄSSIGE ÜBUNGEN:** Es dürfen höchstens 18 Übungen gezeigt werden. Maximal sechs dieser Übungen dürfen Aufstiege (Mounts) und/oder Übergänge (Transitions) sein. ANMERKUNG: Jede Übungsnummer darf auf einem Wertungsbogen nur einmal erscheinen. Das heißt, wenn ein Sportler zum Beispiel die Übung 15 b zeigt, muß er auf die Übungen 15 a, c, d, e, f, g und h verzichten.

**4.6.3 REIHENFOLGE DER ÜBUNGEN:** Die Reihenfolge der gezeigten Übungen muß exakt der Reihenfolge auf dem eingereichten Wertungsbogen entsprechen. Übungen, die in der Reihenfolge des eingereichten Fahrprogramms ausgelassen werden, werden mit 100% abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen.

**4.6.4 AUSFÜLLEN DES WERTUNGSBOGENS:** Der ausgefüllte Wertungsbogen muß vor dem vom Veranstalter festgelegten Stichtag eingereicht werden. Beim Ausfüllen müssen die Übungsbezeichnungen aus der Übungstabelle für das Standard Skills List genau beibehalten werden. Weitere Abkürzungen sind unzulässig. Ferner müssen die vollständigen Übungsnummern, die Punktzahlen und die Gesamtschwierigkeit (Summe der Punktzahlen aller Übungen des Fahrprogramms) eingetragen werden. Die Kampfrichter müssen die Wertungsbögen überprüfen und, falls möglich, zusammen mit dem Sportler, eventuelle Fehler berichtigen. Alle Nachteile, die sich aus einem fehlerhaft ausgefüllten Wertungsbogen ergeben, gehen zu Lasten des Sportlers und sind kein Anlaß für Proteste. Nachdem die Wertungsbögen überprüft sind, können daran keine Änderungen mehr vorgenommen werden.

**4.6.5 GRUNDPUNKTZAHL:** Eine Grundpunktzahl von 200 Punkten wird zu der Gesamtschwierigkeit aller Übungen eines Sportlers addiert. Daraus ergibt sich die Ausgangspunktzahl des Sportlers.

## **BEWERTUNG IM STANDARD SKILL**

**4.7 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 unabhängigen 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. Alle Kampfrichter für die Expert-Kategorien müssen bereits bei einem UNICON gewertet haben.

**4.8 ARBEITSWEISE DER KAMPFRICHTER:** Während die Kampfrichter für Schwierigkeit und Ausführung das Fahrprogramm verfolgen, liest der schreibende Kampfrichter die Übungen vom Wertungsbogen ab. Der Kampfrichter für die Schwierigkeit meldet, ob eine Übung vollständig ausgefahren 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.

## **4.9 SCHWIERIGKEITSWERTUNG (Difficulty Devaluations):**

**4.9.1 AUSFÜHRUNGSART:** Jede Figur auf dem Wertungsbogen muß gemäß der Beschreibung in der Übungstabelle für Standard Skills List ausgeführt werden. Entspricht eine gezeigte Übung nicht der Eintragung auf dem Wertungsbogen, werden 100% abgewertet.

**4.9.2 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 pedalierende Fuß berührt ein rotierendes Teil des Einrades bei Übungen, die einbeinig gefahren werden müssen (One Foot Skills)

**4.9.3 VOLLSTÄNDIGE AUSFÜHRUNG VON ÜBUNGEN:** Jede Übung auf dem Wertungsbogen muß von Anfang bis Ende wie eingereicht gezeigt werden, ohne daß der Sportler den Boden berührt, außer, wenn die Übungsbeschreibung dies verlangt. Dies gilt nicht nur für Geraden (Line), Runden (Circle) und Wechselrunden (Figure Eight), sondern auch für alle anderen Übungen wie Übergänge (Transitions), Übungen auf der Stelle (Stationary skills) und Aufstiege (Mounts).

Wenn eine Übung in der ersten Hälfte der erforderlichen Zeit oder Strecke abgebrochen oder nicht bis zur Hälfte ausgeführt wird, werden 100% abgewertet. Übergänge, Aufstiege und nicht sich dauernd wiederholende stationäre Übungen (idling ist ein Beispiel für eine sich dauernd wiederholende Übung und hoptwist 90° ist ein Beispiel für eine sich nicht dauernd wiederholende Übung) müssen bis zum Ende ausgeführt werden, sonst werden 100 % abgewertet.

Wenn eine Übung in der zweiten Hälfte der erforderlichen Zeit oder Strecke abgebrochen oder nicht bis zum Ende ausgeführt wird, werden 50% abgewertet. Übergänge, Aufstiege und stationäre Übungen, die bis zu Ende durchgeführt werden, aber die nicht perfekt ausgeführt wurden, können 50 % abgewertet werden.

**4.9.4 BEGINN EINER ÜBUNG:** Alle Übungen beginnen, wenn der Sportler die für die Übung vorgeschriebene Position eingenommen hat.

**4.9.5 REIHENFOLGE DER ÜBUNGEN:** Übungen, die in der Reihenfolge des eingereichten Fahrprogramms ausgelassen werden, werden mit 100% abgewertet. Die Abwertung bleibt auch bei einem Nachfahren der ausgelassenen Übung bestehen.

## **4.10 AUSFÜHRUNGSWERTUNG (Execution Devaluations):**

**1. WELLE (~) (wave) = - 0,5 PUNKTE** Eine Welle wird einmal pro Übung abgewertet für jeden der folgenden Ausführungsfehler:

- 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 bei Übungen am Kreis
- Verfehlen des Innenkreises bei Wechselrunden
- ungleichgroße Einzelkreise bei der Wechselrunde
- 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

**2. STRICH (/) (line) = - 1 PUNKT** Ein Strich wird immer dann abgewertet, wenn ein Sportler die Kontrolle verliert. Der Verlust der Kontrolle beinhaltet unter anderem:

- Verlust der korrekten Körperhaltung
- Abbruch und Wiederholung einer Übung

**3. KREUZ (+) (cross) = - 2 PUNKTE** Ein Kreuz wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg abgewertet, den der Sportler mit den Füßen abfängt, und bei dem das Einrad nicht zu Boden fällt.

**4. KREIS (O) (circle) = - 3 PUNKTE** Ein Kreis wird für jeden unbeabsichtigten Abstieg abgewertet, bei dem der Sportler mit einem anderen Körperteil als mit den Füßen den Boden berührt oder bei dem das Einrad zu Boden fällt.

**ANMERKUNG:** Fehler werden durch Striche, Kreise und Kreuze abgewertet, sooft sie während der Übungen, Übergängen und zwischen Übungen und Übergängen auftreten, egal ob sie auf dem Bewertungsbogen eingetragen sind oder nicht. Je Ausführungsfehler wird nur die höchste anwendbare Abwertung angerechnet. Wellenlinien werden nicht angestrichen wenn sie zwischen Übung und Übergang passieren. Wellenlinien können nur gegeben werden zwischen Übungen und Übergängen, wenn sie nicht in Zusammenhang mit der Körperhaltung stehen.

**Beispiel:** Ein Wettkampfteilnehmer kann keine Wellenlinie bekommen, wenn seine Arme zwischen den Übungen nicht in tadelloser Haltung sind, aber ein Teilnehmer kann eine Wellenlinie bekommen, wenn er die Fahrflächenbegrenzung überschreitet

**4.11 ADDITON DER PUNKTZAHLN:** Nach Beendigung eines Fahrprogramms werden prozentuale Abzüge und Fehlerzeichen der Kampfrichter in Punktabzüge umgeformt. Diese Abzüge werden von der Ausgangspunktzahl des Sportlers abgezogen. Anschließend werden die Ergebnisse der beiden Kampfgerichte addiert und durch zwei geteilt, um die ausgefahrene Punktzahl eines Teilnehmers zu erhalten. Sieger in dem Standard Skill Wettbewerb ist der Sportler mit der höchsten ausgefahrenen Punktzahl. Erreicht mehr als ein Sportler die gleiche Punktzahl, wird die Platzierung durch die höchste Punktzahl in der Ausführung bestimmt. Sind auch diese Punktzahlen identisch, erhalten die betreffenden Sportler die gleiche Platzierung.

## **5.0 FREESTYLE BEWERTUNG** Gilt für Individual, Pairs und

Groups. Jeder Kampfrichter gibt für die Bereiche Schwierigkeit und Präsentation je eine Wertung von 1 bis 10 ab. Die Techniknote dokumentiert Schwierigkeit und Sicherheit der gezeigten Einradübungen. Die Präsentationsnote setzt sich zu gleichen Teilen zusammen aus Eleganz, künstlerischer Ausstrahlung, Choreographie, Gebrauch von Requisiten und Zeigen von Nicht-Einradübungen, Originalität sowie der Auswahl von Kostüm und Musik.

**5.1 DIE TECHNIKNOTE (Difficulty):** Die Kampfrichter geben eine Wertung von 1 bis 10 ab. 50% davon basieren auf der Schwierigkeit, 50% auf der Sicherheit. Nur Einradübungen (siehe Definition) gehen hier in die Bewertung ein. Nicht-Einradübungen nehmen nur Einfluß auf die Präsentationsnote. Tanz, Jonglage und andere Nicht-Einradübungen können nur die Präsentationsnote anheben und haben keine Auswirkungen auf die Techniknote.

**5.1.1 UNICYCLING SKILLS:** Alle Übungen (Balanceübungen), gezeigt mit nur einem tragenden Kontaktpunkt zur Fahrfläche. Dieser Kontaktpunkt muß ein Rad sein, durch dessen geeignete Bewegung der Sportler den Zustand des Gleichgewichts aufrechterhält. Auch alle Aufstiege sind Einradübungen.

**Beispiele für unicycling Skills:** Fahren ohne Sattel, während der Sattel am Boden schleift (obwohl durch Sattel und Rad zwei Kontaktpunkte mit der Fahrfläche bestehen, hat nur einer davon, nämlich das Rad, eine tragende Funktion), Fingerspitze berührt den Boden (Finger trägt kein Gewicht).

**5.1.2 NON UNICYCLING -SKILLS:** Übungen auf einem Fahrzeug mit zwei oder mehr tragenden Kontaktpunkten zum Boden, sowie alle Übungen, die nicht auf einem Einrad gezeigt werden. Allgemein alle Übungen mit mehr als einem tragenden Kontaktpunkt zur Fahrfläche, wie zum Beispiel wenn der Sportler auf dem am Boden liegenden Einrad steht oder wenn er springt, während er auf der Gabel steht und Rad und Sattel sein Gewicht tragen. Siehe Definitionen.

**5.1.3 UNBEABSICHTIGTE ABSTIEGE:** Unbeabsichtigte Abstiege sollten keinen festgelegten Punktabzug zur Folge haben, und die Wertungen der Kampfrichter sollte die Reaktion des Sportlers auf einen unbeabsichtigten Abstieg dokumentieren. Obwohl unbeabsichtigte Stürze dem Gesamteindruck einer Kür schaden, sollten die Kampfrichter bei der Bewertung darauf Rücksicht nehmen, wie der Sportler damit umgeht. In einer Comedy-Nummer zum Beispiel kann ein Einradfahrer einen ungeplanten Abstieg so geschickt vertuschen, daß das Publikum ihn für beabsichtigt hält. In diesem Fall wird der Umgang mit dem ungeplanten Abstieg die Präsentationsnote anheben. Wenn ein Sportler dagegen auf einen Abgang sichtlich nervös oder verärgert reagiert oder wenn die Choreographie dadurch ins Wanken gerät oder gänzlich zusammenbricht, hat er seiner Kür einen weit größeren Schaden zugefügt. Dies muß entsprechend bewertet werden. Unbeabsichtigte Abstiege senken die Techniknote und können die Präsentationsnote sowohl anheben als auch senken.

**5.1.4 SCHWIERIGKEIT:** Nur erfolgreich gezeigte Übungen nehmen Einfluß auf die Schwierigkeitswertung einer Kür. Mißglückte Übungen beeinflussen die Schwierigkeitsnote nicht, senken aber die Note für die gezeigte Sicherheit. Wird eine Übung in einem zweiten Anlauf erfolgreich ausgeführt, steigt die Schwierigkeitsnote. Neue Einradübungen werden hier nur nach ihrer Schwierigkeit bewertet. Originalität und Ideenreichtum sind Teil der Präsentationsnote. Die Schwierigkeitsnote hängt auch ab von Anzahl und Verschiedenheit der gezeigten Übungen. Eine Kür, die viele Übungen enthält wird hier höher bewertet als eine mit wenigen, auch wenn die Gesamtschwierigkeit die gleiche ist. Eine Kür zum Beispiel, die hauptsächlich Wheel-Walking-Übungen enthält, wird niedriger bewertet als eine Kür, die sowohl Wheel-Walking als auch andere, gleichwertige Übungen beinhaltet. Benötigt ein Sportler mehr Platz als die gegebene Fahrfläche, senkt auch dies die Schwierigkeitswertung.

**5.1.5 MASTERY:** Die Wertung für die gezeigte Mastery dokumentiert im Grunde die Treffer-Fehler-Quote aller versuchten Übungen sowie die Beherrschung des Einrads bei den Übungen. Hier wird die Körperhaltung des Sportlers bewertet. Zeigt ein Teilnehmer Übungen mit einem offensichtlichen Mangel an Beherrschung, sinkt die Wertung für die Sicherheit. Die Kampfrichter achten auf eine Körperhaltung, die Kontrolle und Sicherheit auf dem Einrad erkennen läßt.

**5.2 DIE PRÄSENTATIONSNOTE (Presentation):** Die Präsentationsnote ist wie folgt gegliedert:

**5.2.1 ELEGANZ (Style):** Die Ästhetik von Körperhaltung und -bewegungen. Bewertet werden Körperkoordination und -bewegungen während der gesamten Kür. Die Kampfrichter müssen bewußte Bewegungen von den unkoordinierten Bewegungen unterscheiden, die zur Aufrechterhaltung des Gleichgewichts nötig sind.

**BEISPIELE:** Freies Bein und Fuß gestreckt, aufrechter Kopf und Oberkörper, frei und entspannt gehaltene Arme und fließende Bewegungen sind Anzeichen sauberer Körperhaltung. Nach vorn gelehnter Körper, gesenkter Kopf, plötzliche Ausgleichsbewegungen mit den Armen, gespreizte Hände und Finger sind Beispiele für unzulängliche Körperhaltung.

**5.2.2 KÜNSTLERISCHE AUSSTRAHLUNG (Showmanship):** Die Kampfrichter bewerten die Fähigkeit des Einradfahrers, das Publikum mit seinem Auftreten, Blickkontakt und Mimik zu fesseln und es zum Teil seiner Kür werden zu lassen. In dieser Kategorie wird auch bewertet, wie ein Sportler auf eine mißglückte Übung reagiert.

**BEISPIELE FÜR MANGLENDE KÜNSTLERISCHE AUSSTRAHLUNG:** Blick nach unten, konzentrierter statt heiterer Gesichtsausdruck, leises Fluchen bei Fehlern sowie fehlendes Publikumsbewußtsein und -kontakt.

**5.2.3 CHOREOGRAPHIE (Choreography):** Die Kampfrichter bewerten die optimale Ausnutzung von Fahrzeit und Fahrfläche. Hohe Wertungen werden vergeben für sorgfältig ausgearbeitete Küren mit viel Abwechslung (zum Beispiel, daß nicht alle Übungen geradeaus oder auf einer Stelle gezeigt werden) und fließenden, zügigen Übergängen zwischen den Übungen. Auch hier wird abgewertet, wenn ein Teilnehmer die Fahrflächenbegrenzung überfährt. Die Kür sollte so geplant sein, daß der gegebene Platz ausreicht.

**5.2.4 USE OF PROPS AND OTHER SKILLS:** Ein Einrad gilt als Requisite, solange es nicht für eine Einradübung benutzt wird (sondern zum Beispiel für einen Handstand auf dem am Boden liegenden Einrad oder zum springen auf der Gabel, während Rad und Sattel den Boden berühren). Nicht-Einradübungen sind zum Beispiel Tanz, Mimik, Comedy, Jonglage, Akrobatik, Musizieren, etc. Man beachte die Formulierungen "USE OF": Diese Note wird nicht für die Requisiten und die Skills vergeben, *sondern dafür, wie sich diese Props und Skills auf die Kür auswirken*. Die Kampfrichter achten nicht auf die Requisiten und Skills selbst, sondern darauf, wie sie eingesetzt werden. Es ist nicht vorgeschrieben, während der Kür von Requisiten und Skills Gebrauch zu machen. Werden keine eingesetzt, darf die Wertung deshalb nicht geringer ausfallen.

**BEISPIELE:** Ein Sportler, der eine Vielzahl schwieriger Einradübungen zeigt, dann aber jongliert, während er entlang einer Geraden Einrad fährt, könnte seiner Darbietung dadurch einen Schaden zufügen, daß er in einer sonst hochwertigen Kür diese vergleichsweise einfache Übung zeigt. Ein Sportler, der die Hälfte seiner Fahrzeit darauf verwendet, neben seinem Einrad zu tanzen, wertet seine Darbietung dadurch nicht auf, gleichgültig, wie schwierig der Tanz auch sein mag. Auch unsicher ausgeführte Übungen schaden einer Kür mehr als sie ihr nützen.

**5.2.5 ORIGINALITÄT (Originality):** Die Kampfrichter achten auf Einfallsreichtum in der Kür, sowohl in der Technik als auch in der Präsentation. Neue Einradübungen finden hier ebenso Beachtung wie die Originalität der Darbietung als Ganzes.

**5.2.6 AUSWAHL VON KOSTÜM UND MUSIK (Choice of Costume and Music):** Die Kampfrichter bewerten nicht das Kostüm und die Musik selbst, sondern deren positive Wirkung auf die Kür insgesamt. Hohe Wertungen werden vergeben, wenn Kostüm und Musik zu dem passen, was die Sportler in ihrer Kür zeigen.

**BEISPIELE:** Einer beschwingten, aufwendigen Kür ist mit Landstreicherkostüm und Clownsnase nicht geholfen. Und ein Clown in einem verrückten Kostüm, der eine mit hohen Schwierigkeiten gespickte Kür zeigt, wird kaum ernstgenommen werden, denn die Übungen werden auf diese Weise leichter erscheinen als sie in Wirklichkeit sind. Eine Kür, bei der die Musik nur im Hintergrund spielt, erhält niedrigere Wertungen als eine Darbietung, bei der der Sportler mit seiner Musik arbeitet oder bei der ein Wechsel der Musik einen Abschnitt in der Kür kennzeichnet.

**5.3 PAIR FREESTYLE** Hier müssen die Kampfrichter die Leistungen zweier Einradfahrer zusammen bewerten. Neben allen oben genannten Bewertungskriterien müssen die folgenden, zusätzlichen Faktoren beachtet werden.

**5.3.1 DIFFICULTY:** Das Schwierigkeitsniveau einer Paarkür wird durch *die Gesamtschwierigkeit aller Übungen die das Paars zeigt* bestimmt, nicht durch die Schwierigkeit der Übungen eines einzigen Sportlers. Zeigt einer der beiden Sportler ein weit höheres Maß an Schwierigkeit als der andere, müssen die Kampfrichter ihre Schwierigkeitswertung in der Mitte zwischen den beiden Sportlern einordnen. Eine Übung, bei der beide Sportler einander offensichtlich stützen, erhält eine niedrigere Wertung als dieselbe Übung ohne gegenseitige Hilfe. Von den Kampfrichtern wird erwartet, daß sie gegenseitiges Stützen von artistischem Kontakt unterscheiden können. Eine Griffverbindung muß nicht unbedingt eine tragende Funktion haben. Sind jedoch zum Beispiel die Arme fest verschränkt, läßt dies in der Regel auf eine stützende Funktion schließen. Einige Übungen sind schwieriger, wenn sie mit Griffverbindung gefahren werden (zum Beispiel einbeiniges Fahren).

#### **5.3.1.1 PAIRS VS. DOUBLES**

**„Doubles“** sind Übungen, bei denen zwei Sportler nur ein Einrad benutzen. In Pairs Vorführer werden viele dieser Zweierübungen gezeigt, mit Hebefiguren und Kraftanstrengung auf hohem Schwierigkeitsniveau. In anderen Paarküren kommen gar keine Zweierübungen vor. Um alle Küren gerecht und in Relation zueinander bewerten zu können, gilt es zu beachten, daß grundsätzlich die gezeigte Schwierigkeit beider Sportler bewertet wird. Zeigt einer der Sportler kaum fahrerisches Können, muß dies entsprechend bewertet werden, wobei die Gesamtschwierigkeit des Paares ein Mittelwert zwischen den Schwierigkeitsniveaus beider Sportlern sein muß. Fährt einer der Sportler überhaupt nicht, darf man anzweifeln, ob es sich bei der Darbietung um eine Zweier-Kür handelt und die Kür dementsprechend deutlich abwerten. Zweierübungen erfordern von beiden Sportlern ein hohes Können, jedoch muß man sie sorgfältig gegen Paarübungen abwägen.

**5.3.2 STYLE:** Die Kampfrichter achten darauf, ob die Sportler zusammenarbeiten, oder ob sie vollkommen getrennt voneinander zur selben Musik fahren.

**5.3.3 CHOREOGRAPHY:** Ein Paar muß die Fahrfläche nicht unbedingt ausnutzen. Ein gemischtes Paar zum Beispiel, daß eine Kür nach Art eines Tanzes zeigt, hebt seine Wertung nicht dadurch an, daß die Sportler in gegenüberliegende Ecken der Fahrfläche fahren. Je nach Thema der Kür können beide Sportler auch für die gesamte Dauer der Darbietung zusammen fahren. Die Kampfrichter müssen entscheiden, ob sich dies auf die Kür als Ganzes eher positiv oder negativ auswirkt. Allgemein gilt, daß auseinander- und wieder zusammenfahren häufig nichts weiter als ein Lückenfüller ist und die Darbietung nicht aufwertet.

**5.4 GROUP FREESTYLE:** Neben allen oben genannten Bewertungskriterien müssen die folgenden, zusätzlichen Faktoren berücksichtigt werden. Bezogen auf das, was gezeigt werden kann und darauf, wie es präsentiert werden kann, bieten sich einer Gruppe weit mehr Möglichkeiten als einem Einzelsportler oder einem Paar. Die verschiedenen Fahrer können vergleichbare oder stark differierende Schwierigkeiten zeigen. Die teilnehmenden Gruppen werden verschieden groß sein. Alle diese Kriterien müssen bei der Bewertung von Mannschaft-Freestyle-Küren Beachtung finden.

**5.4.1 DIFFICULTY:** Wie im Pairs muß ein Mittelwert aller vorhandenen und möglicherweise sehr verschiedenen Schwierigkeitsniveaus gefunden werden. Höchstschwierigkeiten, gezeigt von nur einem Sportler der Gruppe, heben nicht die Schwierigkeitswertung der ganzen Gruppe auf die höchste Schwierigkeitsstufe. Alle Sportler der Gruppe müssen effektiv in die Kür eingebunden sein. Das heißt, daß

weniger geübte Fahrer zum Beispiel Kreise fahren, Fahnen und Bänder tragen oder von anderen Sportler getragen werden können, statt nur am Rand zu stehen.

**5.4.1.1 SMALL GROUPS VS: LARGE GROUPS:** Stark differierende Gruppengrößen müssen sich auf die Bewertung auswirken. Große Gruppen werden vorwiegend Formationen fahren, während kleinere Gruppen in der Regel schwierigere Übungen zeigen. Bei so vielen Möglichkeiten müssen viele Faktoren verglichen werden, um eine gerechte Wertung zu erzielen. Weder eine große Gruppe allein, noch allein schwierige Übungen, gezeigt von einer kleinen Gruppe sollten bedingungslos mit Höchstwertungen versehen werden. Vielmehr müssen die Kampfrichter die Gruppengröße als Teil der gesamten Darbietung sehen, einschließlich der Vorzüge und Einschränkungen der Gruppengröße in bezug auf die gezeigten Übungen.

**5.4.2 STYLE:** Die Kampfrichter achten auf Teamwork und Zusammenarbeit. Wissen alle Fahrer, wo sie gerade sein sollten? Scheint es, als zögen die Sportler einander umher, statt zusammen zu fahren? Wenn ein Fahrer stürzt, helfen die anderen ihm auf? Etc.

**5.4.3 ORIGINALITY:** Die Kampfrichter achten auf immer neue Muster, Formationen und Ideen.

**5.4.4 CHOREOGRAPHY:** Bewertet wird, ob die Fahrfläche gleichmäßig ausgenutzt wird und ob alle Teilnehmer der Gruppe effektiv eingesetzt werden.

**5.6 DAS KAMPFRICHTERGERICHT (Judging Panel):** Es besteht aus fünf Kampfrichtern. Alle Kampfrichter müssen die relative Schwierigkeit von Einradübungen kennen und profundes Wissen und detaillierte Kenntnisse von Regeln und Bewertungskriterien für den Wettbewerb aufweisen können, in dem sie werten. Kreativität und Originalität können nur von jemandem bewertet werden, der weiß, was in der Vergangenheit gezeigt worden ist. Wer zum ersten Mal einen Einradwettbewerb besucht, sollte zuschauen und Erfahrungen sammeln, jedoch noch nicht werten.

**5.6.1 AUSWAHL DER KAMPFRICHTER:** Jemand sollte nicht als Kampfrichter für einen Wettbewerb herangezogen werden,

- a. wenn er Elternteil, Kind, Bruder oder Schwester eines dort teilnehmenden Sportlers ist.
- b. wenn er Trainer, Manager, etc. eines dort teilnehmenden Sportlers ist.
- c. wenn sonst mehr als ein Mitglied derselben Familie gleichzeitig denselben Wettbewerb werteten.
- d. wenn sonst mehr als ein Mitglied derselben Nationalmannschaft, desselben Vereins oder derselben Gruppe gleichzeitig werteten.

Ist die Menge aller verfügbaren Kampfrichter durch obige Einschränkungen so stark verringert, daß ein reibungsloser Ablauf der Wettbewerbe nicht mehr möglich ist, können die Restriktionen, am Ende der Liste beginnend, so weit aufgehoben werden, bis genügend Kampfrichter vorhanden sind. Ein solches Vorgehen muß allerdings vom Obmann (Chief Judge) und vom Wettkampfleiter Kunstfahren (Artistic Director) gebilligt werden. Werden diese beiden Aufgaben von derselben Person wahrgenommen, ist zusätzlich die Zustimmung des nächstranghöheren Helfers erforderlich.

**5.6.2 ERNENNUNG VON KAMPFRICHTERN FÜR DIE WERTUNG DER ALTERSKLASSEN:**

Die Sitze im Kampfgericht werden vergeben an einzelne Teilnehmer, Gruppen und Nationalmannschaften entsprechend ihrem Teilnehmeraufgebot bei den Wettbewerben des Kunstfahrens bei der betreffenden Veranstaltung. Daher sollten etwa eine Woche vor der Veranstaltung anhand der gemeldeten Personen Statistiken erstellt werden, die darüber Aufschluß geben, welche Staaten oder Gruppen wie stark vertreten sind. Die Kampfrichter werden vom Obmann (Chief Judge) aufgrund einer Liste registrierter und qualifizierter Personen ernannt.

**5.6.3 ERNENNUNG VON KAMPFRICHTERN FÜR DIE WERTUNG DER EXPERT- UND JUNIOR-EXPERT-KATEGORIEN:**

Die Kampfrichter für die Expert- und, falls ausgeschrieben, Junior-Expert-Kategorien werden vom Obmann (Chief Judge) ernannt. Er wird die qualifiziertesten aller verfügbaren Kampfrichter auswählen. Eine Liste

von qualifizierten Expert- und Junior-Expert-Kampfrichtern wird vor jeder Veranstaltung vom Wettkampfleiter Kunstfahren (Artistic Director) und/oder vom Veranstalter erstellt.

#### **5.6.4 STANDARD- UND FREESTYLE BEWERTUNG:**

Zwei vollkommen unterschiedliche Regelwerke verlangen den Kampfrichtern unterschiedliche Qualifikationen ab. Sachverständige Standard-Kampfrichter sind nicht unbedingt auch qualifizierte Freestyle-Kampfrichter und umgekehrt. In der Liste der verfügbaren Kampfrichter muß daher auch der Bereich angegeben sein, für den ein Kampfrichter die nötige Sachkenntnis besitzt.

**5.6.5 KAMPFGERICHT SOLL NICHT WECHSELN** Die fünf Mitglieder des Kampfgerichts dürfen nicht ausgewechselt werden, solange die Wertung einer Wettbewerbskategorie, zum Beispiel einer Altersklasse, andauert. In Notfällen kann der Obmann (Chief Judge) von dieser Regel abweichen.

**5.6.5 BEURTEILUNG DER ARBEIT VON KAMPFRICHTERN:** Anwärter auf einen Sitz im Kampfgericht können nach einer oder mehrerer der folgenden Methoden beurteilt werden:

- a. Beurteilung nach der Erfahrung eines Kandidaten (Bewerten, Einradfahren, etc.).
- b. Beurteilung anhand einer Eignungsprüfung (Regeln und Prüfungsunterlagen werden den Kandidaten zugesandt. Eine solche Eignungsprüfung gibt zumindest Aufschluß darüber, ob ein Kandidat die Regeln gelesen hat.).
- c. Beurteilung anhand der Wertung eines Kandidaten bei einer früheren Veranstaltung, indem dessen Wertungsergebnisse mit denen anderer Kampfrichter verglichen werden.

#### **Typische Anzeichen mangelnder Qualifikation zum Kampfrichter:**

- a. **Häufige Entscheidung auf Gleichstand:** Ein Kampfrichter soll die Leistungen von Teilnehmern in einer Rangfolge einordnen können. Obgleich es zweifelsohne legitim ist, auf Gleichstand zu entscheiden, führt dessen maßloser Gebrauch dazu, daß das eigentliche Ziel des Bewertens verfehlt wird.
- b. **Voreingenommenheit gegenüber bestimmten Gruppen:** Wenn ein Kampfrichter Mitglieder einer bestimmten Gruppe oder Nation signifikant anders bewertet als die übrigen Kampfrichter. Wenn ein Kampfrichter bestimmte Teilnehmer auffällig höher oder niedriger bewertet als die übrigen Kampfrichter. Ein Kampfrichter kann zum Beispiel auch die Mitglieder seines eigenen Vereins wesentlich strenger bewerten.
- c. **Nicht übereinstimmende Rangfolge:** Wenn sich die Rangfolge eines Kampfrichter auffällig von der der meisten übrigen Kampfrichter unterscheidet.

**5.7 BEPUNKTUNG( Scoring):** Bei allen Wettbewerben im Freestyle-Kunstfahren werden die Wertungen aller Kampfrichter in Platzierungspunkte umgeschrieben. Der Teilnehmer mit der höchsten Wertung erhält einen Platzierungspunkt, der mit der nächsthöchsten zwei usw. Die Platzierungspunkte entsprechen also der Platzierung eines bestimmten Teilnehmers in der Rangfolge eines bestimmten Kampfrichters.

Merke: Wie viele Platzierungspunkte ein Teilnehmer erhält, hängt von der Anzahl der Starter in dessen Wettbewerbskategorie ab. Erreichen zwei oder mehrere Teilnehmer die gleiche Punktzahl, werden jedem von ihnen gleiche Anteile an der Summe der Platzierungspunktzahlen angerechnet, die auf die betreffenden Starter entfallen.

**Erreichen zum Beispiel** in einem Wettbewerb mit sieben Teilnehmern vier Starter mit der gleichen Punktzahl den zweiten Platz, erhält der siebte Platz sieben Platzierungspunkte, der sechste sechs und der erste Platz einen Platzierungspunkt. Für die übrigen vier Teilnehmer werden die noch nicht vergebenen Platzierungspunktzahlen zusammengezählt:  $2+3+4+5 = 14$ . Diese Summe wird durch die Anzahl der davon betroffenen Teilnehmer (4) geteilt. Jeder von ihnen erhält also 3,5 Platzierungspunkte. Es siegt der Starter mit der niedrigsten Gesamtplatzierungspunktzahl. Erreichen zwei oder mehrere Teilnehmer die gleiche Platzierungspunktzahl, entscheidet die bessere Techniknote. In diesem Falle muß die Techniknote erneut separat berechnet werden. Ist auch die Techniknote gleich, erhalten alle Starter mit der gleichen Punktzahl die gleiche Gesamtplatzierung.

## **5.8 WELTMEISTER:**

**GROUP FREESTYLE:** Die Mannschaft, die den ersten Platz belegt, ist Weltmeister.



**STANDARD SKILL, INDIVIDUAL UND PAIRS FREESTYLE:** Männliche und weibliche Gewinner in der Expert-Kategorien von jedem Wettkampf sind die *Weltmeister*. Falls auch eine Junior-Expert-Kategorie ausgeschrieben wurde, sind die Gewinner dieser Kategorie *Junioren-Weltmeister*.

**6.0 HELFER (Convention Officials):** Ohne diese Personen ist ein ordnungsgemäßer Ablauf einer Wettbewerbsveranstaltung unmöglich. Zwei oder mehrere der im folgenden genannten Aufgaben können von derselben Person erfüllt werden, wobei auch nicht aller der unten genannten Titel vergeben werden müssen. Für eine erfolgreiche Veranstaltung ist es jedoch unerlässlich, daß alle dieser Aufgaben erfüllt werden. Um für eine Veranstaltung eine Rangfolge der Helfer erstellen zu können, müssen alle Aufgaben mit den dafür zuständigen Helfern festgehalten werden. Objektivität und Neutralität werden von allen Helfern erwartet.

## **HELPER FÜR DIE WETTBEWERBE IM EINRADRENNEN** **(Racing Officials):**

**RENNLEITER (Race Director):** Der Rennleiter ist im Vorfeld der Veranstaltung dafür zuständig, daß Ausrüstung, Formulare, Helfer, Lautsprecheranlage und andere Dinge organisiert werden. Der Rennleiter sollte ein Mitglied des Organisationskomitees sein oder in der Nähe des Austragungsortes leben.

**SCHIEDSRICHTER (Referee):** Der Schiedsrichter stellt die oberste Instanz bei den Wettbewerben im Einradrennen dar. Er trifft alle endgültigen Entscheidungen, bearbeitet Proteste, organisiert die Wettkampfstätten und weist die Helfer an. Er arbeitet in dem vom Rennleiter aufgestellten Wettkampfplan. Aus Gründen der Objektivität ist der Schiedsrichter in der Regeln ein Sachverständiger von außerhalb.

**STARTHELPER (Clerk):** Er weist die Sportler in ihre Startpositionen ein und überprüft Einräder und Schutzkleidung.

**STARTER (Starter):** Er startet die Rennen, erklärt die Regeln und ruft die Sportler im Falle eines Fehlstarts zurück. Zusätzlich überprüft er Einräder und Schutzkleidung.

**ZIELHELPER (Picker):** Er hilft dem Zeitnehmer bei der Reihenfolge des Zieleinlaufs und achtet auf Stürze vor der Ziellinie.

**ZEITNEHMER (Timer):** Sie nehmen die Zeiten der Sportler. Die Zeitnehmer achten auch auf Stürze vor der Ziellinie. Es können zwei Zeitnehmer für den ersten Platz eingesetzt werden, wobei der Durchschnittswert beider gemessener Zeiten das offizielle Ergebnis ist.

**SCHRIFTFÜHRER (Recorder):** Er notiert nach jedem Rennen Plazierungen und Zeiten aller Fahrer. Die Sportler dürfen nach einem Rennen den Zielraum nicht verlassen, bis der Schriftführer Namen, Startnummern, Plazierungen und Zeiten notiert hat.

**BOTE (Runner):** Er bringt Formulare von der Startlinie zur Ziellinie, zur Auswertung und zum Stadionsprecher.

**HELPER FÜR DIE AUSWERTUNG (Tabulator):** Er wertet alle Ergebnisse aus, berechnet die Punkte und bereitet die Daten für die Siegerehrung auf.

**HELPER FÜR DIE BEKANNTGABE DER ERGEBNISSE (Results Poster):** Er hängt die Niederschriften und Ergebnisse der Rennen öffentlich aus und markiert die Zeiten.

**STADIONSPRECHER (Announcer):** Bedient die Lautsprecheranlage, gibt die Ergebnisse bekannt und ruft die Sportler für die nächsten Rennen auf.

**HELFER FÜR DEN OBSTACLE COURSE UND SLOW RACE OPERATORS:** Sie führen diese beiden Wettbewerbe auf einem separaten Platz neben der Stadionbahn durch, indem sie die meisten der oben genannten Aufgaben verrichten.

## **HELFER FÜR DIE WETTBEWERBE IM KUNSTFAHREN**

### **(Artistic Officials):**

**WETTKAMPFLEITER KUNSTFAHREN (Artistic Director):** Er ist der oberste Organisator und Verwalter bei den Wettbewerben im Kunstfahren. Seine Aufgabe beginnt bereits lange vor der eigentlichen Veranstaltung. Er muß die Ausrüstung für die Hallen (oder für die Fahrflächen) bereitstellen und die übrigen Helfer für die Wettbewerbe des Kunstfahrens bestellen. Zusammen mit dem Veranstalter bestimmt der Wettkampfleiter Kunstfahren alle organisatorischen Verfahrensweisen, Formulare und Methoden, die bei der Veranstaltung eingesetzt werden sollen. Zusammen mit dem Obmann (Chief Judge) ist er dafür verantwortlich, daß die Wettbewerbe nach Zeitplan ablaufen. Ferner ist er für alle Fragen zuständig, die nicht die Regeln und die Wertung betreffen. Der Wettkampfleiter Kunstfahren stellt die oberste Instanz bei den Wettbewerben des Kunstfahrens dar, außer in Fragen der Regeln und der Wertung.

**OBMANN (Chief Judge):** Diese Aufgabe und die des Wettkampfleiter Kunstfahren (Artistic Director) können von derselben Person wahrgenommen werden, wenn diese die Wettbewerbe organisieren kann und außerdem im Bereich der Regeln für das Kunstfahren und in der Bewertung kompetent ist. Aus Gründen der Objektivität sollte der Obmann eine neutrale, erfahrene Person von außerhalb sein. Er muß die Aufgaben der Helfer und die gesamten Regeln für das Kunstfahren genau kennen. Der Obmann beaufsichtigt das Geschehen, bearbeitet Proteste und ist für alle Fragen zuständig, die die Regeln und die Wertung betreffen. Er sorgt dafür, daß alle Helfer für die Wettbewerbe im Kunstfahren eingewiesen und bereit sind und daß die Fahrflächen korrekt markiert sind. Der Obmann trägt ferner die Verantwortung für die Richtigkeit der Auswertung der Ergebnisse der Kampfrichter.

**ZEITNEHMER (Timer):** Er bedient die Stoppuhr bei allen Fahrprogrammen und gibt akustische Signale zu den festgelegten Zeitpunkten.

**KAMPFRICHTER (Judge):** Er bewertet die Fahrprogramme. Die verschiedenen Disziplinen erfordern von den Kampfrichtern die detaillierte Kenntnis verschiedener Regelwerke. Deshalb werden für die unterschiedlichen Disziplinen eventuell verschiedene Kampfrichter benötigt. Alle Kampfrichter müssen absolut neutral sein und die Regeln und Bewertungskriterien kennen.

**HELFER FÜR DIE AUSWERTUNG (Tabulator):** Wertet die Wertungsbögen aus und erstellt Ergebnislisten und andere Formulare.

**BOTE (Runner):** Er bringt Formulare und andere Dokumente von einem Ort zum anderen.

**HALLENSPRECHER (Announcer):** Er bedient zusammen mit dem Diskjockey (DJ) die Lautsprecheranlage, ruft die Sportler für die nächsten Fahrprogramme auf und gibt die Ergebnisse bekannt. Während der Darbietungen kann er sich auch als Moderator betätigen.

**DISKJOCKEY (DJ):** Er bedient die Lautsprecheranlage und spielt die Musik zu den Darbietungen ab. Ferner muß er die Musikkassetten der Sportler verwalten.

**KONTAKTPERSON FÜR DIE SPORTLER (Rider Liaison):** Dieser Helfer weist die Sportler vor dem Wettbewerb ein, bestimmt die Startreihenfolge und versichert sich, daß die Musikkassetten der Sportler ausreichend beschriftet, richtig gespult und bereit sind.

**BÜHNENMANNSCHAFT (Stage Crew):** Sie hilft den Sportlern beim Auf- und Abbau, sowie beim Aufräumen nach ihrem Fahrprogramm.

**HELFER FÜR DIE BEKANNTGABE DER ERGEBNISSE (Results Poster):** Er hängt die Ergebnisse der Wettbewerbe im Kunstfahren öffentlich aus.

## International Unicycling Federation - Standard-Kunstfahren

# 7.0 STANDARD SKILL LIST

### **ALLGEMEINE BEMERKUNGEN ZUM STANDARD-KUNSTFAHREN:**

Nur die Übungen, die in nachfolgender Liste aufgeführt sind, dürfen für die Zusammenstellung eines Fahrprogramms benutzt werden.

**AUSFÜHRUNGSART:** Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, muß eine Übung im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen ausgeführt werden.

**KÖRPERHALTUNG:** Der Sportler muß während der Ausführung einer Übung eine konstante, korrekte Körperhaltung zeigen.

**FAHRTRICHTUNG:** Wenn nicht anders angegeben, müssen alle Übungen vorwärts, das heißt in Blickrichtung des Sportlers fahrend, gezeigt werden.

**FIGUR:** Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, muß eine Übung als Gerade (Line) ausgeführt werden. Ausnahmen sind Aufstiege (Mounts), Übungen auf der Stelle (Stationary Skills) und Übergänge (Transitions), die an jedem beliebigen Stelle der Fahrfläche ausgeführt werden dürfen.

**ÜBERGÄNGE (Transitions):** Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, beginnt und endet ein Übergang im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen. Ausnahmen sind *uni spins*, bei denen der Sportler zu Beginn der Übung den Sattel nach vorn halten darf. Vor und nach Übergängen, die auf dem Wertungsbogen als Übungen erscheinen, muß jeweils mindestens eine volle Radumdrehung in der Start- und Endposition gefahren werden. Ist die Start- oder Endposition eines Übergangs eine Übung auf der Stelle, muß diese Übung auf der Stelle wenigstens 50% so wie beschrieben ausgeführt werden, gleichgültig, ob sie auf dem Wertungsbogen aufgeführt ist oder nicht. Beispiel 1 : Beim Übergang zum Fahren mit dem Sitz nach vorne muß der Fahrer mindestens eine volle Radumdrehung mit dem Sitz nach vorne fahren. Beispiel 2: Beim Übergang von der 180°Drehung zum ein Fuß hin und her bewegen (idling), muß der Fahrer mit einem Fuß 2 ½ mal hin und her bewegen.

**AUFSTIEGE (Mounts):** Wenn nicht in der Übungsbeschreibung anders angegeben, endet ein Aufstieg im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen. Nach allen Aufstiegen, die auf dem Wertungsbogen als Übungen erscheinen, muß eine volle Radumdrehung in der Endposition gefahren werden. Bei Aufstiegen, die in einer

stationären Übung enden, muß die stationäre Übung wenigstens zu 50 % wie beschrieben ausgeführt werden, egal ob es in der Wertungsliste des Schiedsrichters aufgelistet ist oder nicht. Beispiel: Bei einem Seitenaufstieg, muß der Fahrer nach dem Aufstieg wenigstens eine volle Raddrehung in die Fahrtrichtung fahren.

**PENDELÜBUNGEN (Idling):** Bei allen Pendelübungen müssen mindestens fünf fortlaufend ausgeführte Pendelzyklen (Vor- und Zurückbewegungen) gezeigt werden.

**Drehübungen (twisting)** Bei Drehübungen müssen mindestens 5 fortlaufende Drehungen (side to side\_motions) ausgeführt werden.

**EINBEIN-ÜBUNGEN (One Foot):** Wenn nicht anders angegeben, muß bei Einbein-Übungen der nicht pedaliierende Fuß so auf der Gabel abgestellt werden, daß kein Kontakt zwischen diesem Fuß und irgendeinem rotierenden Teil des Einrades besteht.

**ÜBUNGEN, BEI DENEN DER SATTEL FREI GEHALTEN WERDEN MUSS (Seat out Figures):** Wenn nicht anders angegeben, darf bei Übungen, bei denen der Sattel frei gehalten werden muß, nur eine Hand des Sportlers den Sattel berühren. Die Hand, die den Sitz hält genau wie der entsprechende Arm, soll vom Körper des Fahrers weggestreckt sein und darf keinen Teil des Körpers berühren.

**WHEEL-WALK-ÜBUNGEN:** Wenn nicht anders angegeben, dürfen die Füße bei Wheel-Walk-Übungen nur den Reifen, nicht aber die Pedale oder Kurbeln berühren.

**STILLSTÄNDE (Stillstand):** Stillstände müssen mindestens drei Sekunden lang ausgeführt werden.

**SPRÜNGE (Hopping):** Bei Sprungübungen, müssen mindestens fünf fortlaufend ausgeführte Sprünge gezeigt werden.

**DREHUNGEN (Spins) UND PIROUETTEN (Pirouettes):** Bei allen Drehungen und Pirouette müssen mindestens drei volle Umdrehungen gezeigt werden. Drehungen müssen um einen festen Punkt gefahren werden und dürfen einen 1 m Durchmesser nicht überschreiten. Pirouetten müssen exakt auf einer Stelle ausgeführt werden und während der Pirouette dürfen die Pedalen nicht vor oder zurück bewegt werden.

**COASTING:** Wenn nicht anders angegeben, dürfen die Füße bei Coasting-Übungen keinen Kontakt zu irgendeinem rotierenden Teil des Einrades (Pedale, Kurbeln oder Reifen) haben.

## 7.1 STANDARD SKILL SCORES

### ABKÜRZUNGEN IN DIESER LISTE:

<b>fwd</b>	=	<b>vorwärts</b> (forward)	<b>ext</b>	=	<b>Bein ausgestreckt</b> (extended)
<b>bwd</b>	=	<b>rückwärts</b> (backward)	<b>frh</b>	=	<b>freihändig</b> (freehanded)
<b>c</b>	=	<b>Kreis</b> (circle)	<b>1ft</b>	=	<b>einbeinig</b> (one foot)
<b>8</b>	=	<b>Wechselrunde</b> (figure eight)	<b>ww</b>	=	<b>Wheel-Walk</b> (wheel walk)

**ÜBUNGEN IM FAHREN (Riding Skills)**

1. a) riding ..... 1.0  
b) riding - c ..... 1.2  
c) riding - 8 ..... 1.5
2. a) riding bwd..... 3.0  
b) riding bwd - c ..... 3.4  
c) riding bwd - 8..... 3.8
3. a) seat in front, seat against body ..... 2.0  
b) seat in front ..... 2.3  
c) seat in front - c ..... 2.5  
d) seat in front - 8 ..... 2.7  
e) seat in front frh.....3.1  
f) seat in front frh - c.....3.3  
g) seat in front frh- 8.....3,6
4. a) seat in front bwd, seat against body .... 3.5  
b) seat in front bwd..... 3.7  
c) seat in front bwd - c ..... 3.9  
d) seat in front bwd - 8 ..... 4.1  
e) seat in front bwd frh.....3.9  
f) seat in front bwd frh - c.....4.1
5. a) seat in back, seat against body ..... 2.3  
b) seat in back ..... 2.5  
c) seat in back - c ..... 2.7  
d) seat in back - 8.....3.0
6. a) seat in back bwd, seat against body..... 3.5  
b) seat in back bwd..... 3.9  
c) seat in back bwd - c ..... 4.2  
d) seat in back bwd - 8..... 4.5
7. a) seat on side, seat against body.....3.0  
b) seat on side, seat against body.-c -.....2.8  
c) seat on side..... 3.7  
d) seat on side - c..... 3.5
8. a) seat on side bwd, seat against body ..... 3.8  
b) seat on side bwd ..... 4.1  
c) seat on side bwd - c ..... 4.3
9. a) stomach on seat, 1 hand on seat ..... 2.0  
b) stomach on seat ..... 2.1  
c) stomach on seat - c ..... 2.3  
d) stomach on seat - 8 ..... 2.6
10. a) stomach on seat bwd..... 3.8  
b) stomach on seat bwd - c..... 4.0  
c) stomach on seat bwd - 8 ..... 4.1
11. a) chin on seat, one hand on seat.....3.8  
b) chin on seat ..... 4.0  
c) chin on seat - c ..... 4.1

- d) chin on seat - 8.....4.4
12. a) chin on seat bwd, 1 hand on seat ..... 4.7  
b) chin on seat bwd..... 4.9  
c) chin on seat bwd - c..... 5.1  
d) chin on seat bwd -8-.....5.4
13. a) 1 foot..... 3.0  
b) 1ft - c ..... 3.2  
c) 1ft - 8 ..... 3.6  
d) 1ft ext..... 3.2  
e) 1ft ext - c..... 3.4  
f) 1ft ext - 8 ..... 3.7  
g) 1ft crossed..... 3.4  
h) 1ft crossed - c ..... 3.6  
i) 1ft crossed - 8..... 3.9
14. a) 1ft bwd..... 4.1  
b) 1ft bwd - c..... 4.3  
c) 1ft bwd - 8..... 4.6  
d) 1ft ext bwd ..... 4.3  
e) 1ft ext bwd - c ..... 4.5  
f) 1ft ext bwd - 8..... 4.8
15. a) 1ft seat in front against body..... 3.8  
b) 1ft seat in front ..... 4.5  
c) 1ft seat in front - c ..... 4.7  
d) 1ft seat in front - 8..... 5.0  
e) 1ft ext, seat in front against body ..... 4.0  
f) 1ft ext, seat in front,against body -c .....4.2
16. a) 1ft seat in front against body bwd ..... 4.7  
b) 1ft seat in front bwd ..... 5.1  
c) 1ft seat in front bwd - c..... 5.3
17. a) seat on side, 1ft, seat against body ..... 3.8  
b) seat on side, 1ft ..... 4.6  
c) seat on side, 1ft - c..... 4.2  
d) seat on side, 1ft - 8 ..... 4.9
18. a) seat on side,1ft bwd,seat against body. 4.4  
b) seat on side, 1ft bwd ..... 4.8  
c) seat on side, 1ft bwd - c ..... 5.0  
d) seat on side, 1ft bwd - 8..... 5.2
19. a) side saddle, hand touching seat.....3.5  
b) side saddle, hand touching seat - c.....3.3  
c) side saddle frh.....3.9  
d) side saddle frh -c.....3.7  
e) side saddle frh -8.....4.2
20. a) wheel walk..... 3.5  
b) ww - c ..... 3.7  
c) ww - 8..... 4.0
21. a) ww bwd..... 4.2  
b) ww bwd - c..... 4.4

22. a) ww frame between feet..... 4.0  
b) ww frame between feet - c..... 4.2
23. a) ww frame between feet bwd..... 4.3  
b) ww frame between feet bwd - c..... 4.5
24. a) ww bwd, feet behind frame..... 4.8  
b) ww bwd, feet behind frame - c..... 5.0
25. a) spoke walk bwd, feet behind frame..... 4.8  
b) spoke walk bwd, feet behind frame - c 5.0
26. a) ww 1ft..... 3.7  
b) ww 1ft - c..... 3.9  
c) ww 1ft - 8..... 4.2  
d) ww 1ft ext ..... 4.1  
e) ww 1ft ext - c ..... 4.3  
f) ww 1ft ext - 8..... 4.6
27. a) ww bwd 1ft..... 5.4  
b) ww bwd 1ft - c..... 5.6  
c) ww bwd 1ft ext..... 5.8  
e) ww bwd 1ft ext - c..... 6.0
28. a) koosh koosh.....3.9  
b) koosh -c.....4.1  
c) ww bwd 1ft behind frame.....5.0  
d) ww bwd 1ft behind frame - c ..... 5.2
29. a) gliding ..... 4.0  
b) gliding - c..... 4.2  
c) gliding legext.....4.2  
e) gliding, leg ext - c ..... 4.4
30. a) gliding bwd foot behind frame..... 5.5  
b) gliding bwd foot behind frame - c ..... 5.9  
c) gliding bwd foot behind frame - 8..... 6.3
31. a) hand wheel walk ..... 4.3  
b) hand wheelwalk -c.....4.5  
c) hand ww feet out ..... 5.0  
d) hand ww feetout c.....5.2
32. a) one hand ww ..... 4.7  
b) one hand ww -c.....4.9  
c) one hand ww feet out..... 5.4  
d) one hand ww feet out -c.....5.6
33. a) hand ww, stomach on seat ..... 4.3  
b) hand ww, stomach on seat -c.....4.5
34. a) one hand ww, stomach on seat..... 4.7  
b) one hand ww, stomach on seat -c.....4.9
35. a) drag seat in front ..... 3.9  
b) drag seat in front - c ..... 4.1  
c) drag seat in front - 8 ..... 4.4



36.	a)	drag seat in back .....	4.0
	b)	drag seat in back - c .....	4.2
	c)	drag seat in back - 8 .....	4.5
37.	a)	drag seat in front bwd.....	6.4
	b)	drag seat in front bwd -c.....	6.6
	c)	drag seat in front bwd -8.....	6.9
38.	a)	side ride .....	5.0
	b)	side ride - c .....	5.2
	c)	side ride - 8 .....	5.6
	d)	side ride, one hand .....	5.4
	e)	side ride, one hand - c .....	5.6
	f)	side ride, one hand - 8 .....	5.9
39.	a)	coasting, leg ext.....	5.5
	b)	coasting , leg ext - c.....	5.9
	c)	coasting, leg ext - 8.....	6.4
40.	a)	coasting, foot in.....	5.5
	b)	coasting, foot in - c .....	5.9
	c)	coasting, foot in - 8.....	6.4
41.	a)	coasting bwd, leg ext .....	6.6
	b)	coasting bw, leg ext - c .....	6.7
	c)	coasting bwd - 8 .....	7.0
42.	a)	coasting backward, foot in .....	6.5
	b)	coasting backward, foot in - c .....	6.8
	c)	coasting backward, foot in - 8.....	7.1
43.	a)	sideways ww.....	5.4
	b)	sideways ww - c.....	5.6
44.	a)	sideways ww, 1ft.....	5.6
	b)	sideways ww, 1ft - c .....	5.8
	c)	sideways ww, 1ft on seat.....	5.8
45.	a)	cross over.....	4.5
	b)	cross over -c.....	4.7
	c)	cross over -8.....	5.0
46.	a)	stand up ww 1ft.....	5.0
	b)	stand up ww 1ft -c.....	5.2
47.	a)	stand up glide.....	5.7
	b)	stand up glide -c.....	5.9
48.	a)	stand up coast.....	6.7
	b)	stand up coast -c.....	6.9
	c)	stand up coast -8.....	7.2

## **ÜBUNGEN AUF DER STELLE** **(Stationary Skills)**

100. a) idling ..... 2.2  
b) idling 1ft ..... 2.4  
c) idling 1ft ext..... 2.5  
d) idling 1ft crossed ..... 2.5
101. a) idling seat in front, seat against body...2.7  
b) idling, seat in front.....2.9  
c) idling 1ft seat in frt, seat against body..3.2  
d) idling 1ft, seat in front.....3.5  
e) idling 1ft seat in frt ext, seat agnst bdy.3.5  
f) idling seat in back, seat against body....3.0  
g) idling, seat in back.....3.2
102. a) idling seat on side, seat touching body.2.8  
b) idling, seat on side.....3.1
103. a) crank idle, seat against body.....3.5  
b) crank idle frh, seat against body.....3.6  
c) crank idle.....4.0
104. a) stillstand ..... 3.8
105. a) twisting ..... 2.8
106. a) touch the floor..... 2.5  
b) touch the floor with both hands.....3.5
107. a) touch the floor, seat in front..... 3.2
108. a) bounce seat.....3.4
109. a) touch seat on floor.....3.8
110. a) hopping ..... 2.4  
b) hopping frh ..... 2.6
111. a) hopping seat in font, seat agst body....2.8  
b) hopping seat in front.....3.0  
c) hopping seat in back, seat agst body....3.2  
d) hopping seat in back.....3.4
112. a) hoptwisting.....3.3
113. a) hoptwist 90° ..... 2.7  
b) hoptwist 180° ..... 3.2  
c) hoptwist 360° ..... 4.5  
d) hoptwist freehand 90° ..... 3.0  
e) hoptwist frh 180° ..... 3.5  
f) hoptwist frh 360° ..... 5.0
114. a) riding hoptwist 180° .....3.4  
b) riding hoptwist 360° .....4.5  
c) riding hoptwist freehand 180° .....4.0  
d) riding hoptwist freehand 360° .....5.0
115. a) hop over.....2.8  
b) sideways hop over.....2.9  
c) hop over, seat in front.....3.7  
d) sideways hop over, seat in front.....3.8

116. a) side hopping.....4.0  
b) side hopping foot touching tire.....3.5
117. a) hopping on wheel ..... 3.0
118. a) hoptwist on wheel 90° ..... 3.3  
b) hoptwist on wheel 180° ..... 3.6
119. a) hopping on wheel frh ..... 4.2
120. a) hoptwist on wheel frh 90° ..... 4.5  
b) hoptwist on wheel frh 180° ..... 4.8
121. a) riding spin.....3.3
122. a) bwd riding spin.....3.7
123. a) spin ..... 3.5  
b) spin 1 ft.....3.7  
c) spin 1 ft ext.....3.9
124. a) backward spin ..... 4.0  
b) backward spin 1 ft.....4.3  
c) backward spin 1 ft ext.....4.7
125. a) spin seat in front, seat agst body.....3.7  
b) spin seat in front.....3.9
126. a) spin seat in back, seat agst body.....3.8  
b) spin seat in back.....4.1
127. a) spin seat on side, seat touching body....3.6  
b) spin seat on side.....4.0

((bounce seat 3.4 )))

((touch seat on floor 3.8)))

128. a) pirouette ..... 4.0
129. a) backward pirouette.....4.5
130. a) pirouette seat in front, seat agst body....4.1  
b) pirouette seat in front.....4.4
131. a) pirouette seat in back, seat agst body .. 4.2  
b) pirouette seat in back.....4.5

### **ÜBERGÄNGE (Transitions)**

150. a) riding to seat in front ..... 1.5
151. a) seat in front to riding ..... 1.7
152. a) riding to seat in back ..... 1.6

153. a) seat in back to riding ..... 1.9
154. a) ww to pedals.....3.2  
b) ww to riding 1 ft.....3.4  
c) gliding to pedals.....3.5  
d) gliding to riding 1 ft.....3.7
155. a) leg around ..... 3.4  
b) leg around twice ..... 4.2
156. a) leg around reverse ..... 3.5  
b) leg around twice reverse ..... 4.4
157. a) backspin..... 2.7
158. a) front spin..... 3.3
158. a) front spin..... 3.3
159. a) pick up seat in front..... 4.0  
b) pick up seat in front with toe ..... 4.7  
c) pick up seat in front free foot.....4.4
160. a) pick up seat in back ..... 4.2  
b) pick up seat in back with heel.....4.2  
c) pick up seat in back free foot.....5.0
161. a) pedals to hopping on wheel ..... 3.1  
b) pedals 270° to hopping on wheel ..... 4.2  
c) pedals 450° to hopping on wheel ..... 5.8  
d) pedals to sideways ww..... 3.4  
e) pedals 270° to sideways ww..... 4.7  
f) pedals 450° to sideways ww..... 6.0
162. a) hopping on wheel to pedals ..... 3.7  
b) hopping on wheel 270° to pedals ..... 4.4  
c) hopping on wheel 450° to pedals.....6.0  
d) sideways ww to pedals..... 3.3  
e) sideways ww 270° to pedals..... 6.0
163. a) pedals to hopping on wheel frh ..... 3.7
164. a) hopping on wheel frh to pedals ..... 4.2
165. a) seat in front to side ride ..... 5.1
166. a) side ride to seat in front ..... 5.3
167. a) side ride to hopping on wheel ..... 5.5  
b) side ride to sideways ww..... 5.8
168. a) step around.....5.0  
b) inverse.....5.2
169. a) 180° uni spin ..... 4.6  
b) 360° uni spin ..... 5.3  
c) 540° uni spin.....6.0  
d) 720° uni spin.....7.0

- e) 180° uni spin seat in front.....4.6  
 f) 360° uni spin seat in front.....5.6  
 g) 540° uni spin seat in front.....6.6  
 h) 180° uni spin to idling 1ft..... 4.8  
 i) 360° uni spin to idling 1 ft..... 5.5  
 j) 540° uni spin to idling 1 ft.....6.2  
 k) 180° uni sp to idling 1 ft seat in front...4.9  
 l) 360° uni sp.to idling 1 ft seat in front...5.7
170. a) 180° uni spin to ww..... 4.9  
 b) 360° uni spin to ww..... 5.6  
 c) 180° uni spin to ww 1ft ..... 5.1  
 d) 360° uni spin to ww 1ft ..... 5.8
171. a) 180° uni spin to hopping on whl frh ... 5.5  
 b) 360° uni spin to hopping on whl frh ... 6.2
172. a) 180° uni spin on wheel ..... 4.4  
 b) 360° uni spin on wheel ..... 5.1

### **AUFSTIEGE (Mounts)**

200. a) mount..... 1.3  
 b) mount to idle.....1.5  
 c) mount to 1 ft idle.....2.0  
 d) mount to 1 ft ext idle.....2.5
201. a) rolling mount.....1.8  
 b) rolling mount to 1 ft.....2.5  
 c) rolling mount to 1 ft ext.....2.7  
 d) rolling mout to gliding.....3.4  
 e) rolling mount to coasting.....4.0
202. a) back mount..... 1.9  
 b) back mount to idle.....2.1  
 c) back mount to 1 ft idle.....2.6  
 d) back mount to 1 ft idle ext.....3.1
203. a) side mount..... 1.8  
 b) side mount leg around ..... 3.4  
 c) side mount leg around twice.....4.9  
 d) floor mount.....2.5  
 e) floor mount leg around.....4.1
204. a) side mount reverse..... 1.8  
 b) side mount reverse leg around ..... 3.4  
 c) side mount reverse leg around twice....4.9  
 d) floor mount reverse.....2.5  
 e) floor mount reverse leg around.....4.1
205. a) jump mount..... 2.2  
 b) free jump mount ..... 2.7  
 c) jump mount to seat in front.....2.5  
 d) jump mount to seat in back.....2.7  
 e) jump mount to ww.....2.9  
 f) jump mount from on wheel.....2.9  
 g) 180° uni spin jump mount ..... 2.6

- h) 360° uni spin jump mount ..... 2.7  
 i) turn around jump mount ..... 3.0
206. a) side jump mount..... 2.5  
 b) free side jump mount..... 3.0  
 c) side jump mountto ww.....3.2  
 d) side jump mount to ww 1 ft.....3.4  
 e) side jump mount toww 1 ft ext.....3.6  
 f) 180° uni spin side jump mount.....3.8  
 g) 360° uni spin side jump mount.....5.2
207. a) spin mount 360° ..... 2.4  
 b) spin mount 720° ..... 3.4
208. a) kick up mount 1 hand on seat.....2.8  
 b) kick up mount ..... 3.0  
 c) kick up mount to ww ..... 3.2  
 d) kick up mount to ww 1 ft..... 3.4  
 e) kick up mount to ww 1ft ext.....3.6
209. a) pick up mount ..... 3.2
210. a) swing up mount..... 3.4
211. a) push up mount.....3.8

## 7.2 ERLÄUTERUNGEN ZU DEN ÜBUNGEN FÜR DAS STANDARD KUNSTFAHREN

Die richtige Ausführung der Übungen ist in den nachfolgenden Erläuterungen beschrieben. Die jeweilige Erläuterung bezieht sich nach ihrer Nummer auf die entsprechende Übungsgruppe in der Übungstabelle. Die Zeichnungen sollen die Beschreibungen ergänzen, maßgeblich sind jedoch in jedem Fall die textlichen Erläuterungen.

NR.	BEZEICHNUNG	BESCHREIBUNG
-----	-------------	--------------

### ÜBUNGEN IM FAHREN (Riding Skills)

- |    |                   |   |
|----|-------------------|---|
| 1. | riding            | Fahren (im Sattel sitzend, Blickrichtung nach vorn).  |
| 2. | riding bwd        | Rückwärts fahren.   |
| 3. | seat in front     | Fahren mit dem Sattel nach vorn ge halten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen. In e), f) und g) darf auch die Hand nicht den Sitz berühren, der Sitz wird zwischen den Beinen gehalten.       |
| 4. | seat in front bwd | Rückwärts fahren mit dem Sattel nach vorn gehalten . In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen. In e) und f) darf auch die Hand den sitz nicht berühren, der sitz wird zwischen den Beinen gehalten. |
| 5. | seat in back      | Fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.   |
| 6. | seat in back bwd  | Rückwärts fahren mit dem Sattel nach hinten gehalten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.   |

7. seat on side  
Fahren mit dem Sattel an der Seite gehalten . In a) und b) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.
8. seat on side bwd  
Rückwärts fahren mit dem Sattel an der Seite gehalten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.
9. stomach on seat  
Freihändiges Fahren mit dem Bauch auf dem Sattel. In a) hält eine Hand den Sattel.
10. stomach on seat bwd  
Freihändiges Rückwärtsfahren mit dem Bauch auf dem Sattel. In a) hält eine Hand den Sattel.
11. chin on seat  
Freihändiges Fahren mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn an der Rückseite des Sattels, freihändig. In a) eine Hand darf den Sitz berühren.
12. chin on seat bwd  
Freihändiges Rückwärtsfahren mit keinem Teil des Körpers außer dem Kinn an der Rückseite des Sattels, freihändig. In a) darf eine Hand den Sitz berühren am Sattel.
13. 1ft  
Fahren mit nur einem pedalierenden Fuß. In d), e) und f) ist das freie Bein gestreckt, in g), h) und i) wird es über das pedalierende Bein gekreuzt.
14. 1ft bwd  
Rückwärts fahren mit nur einem pedalierenden Fuß. In d), e) und f) ist das freie Bein gestreckt.
15. 1ft seat in front  
Fahren mit nur einem pedalierenden Fuß und mit dem Sattel nach vorn gehalten. In a), e), f) und g) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen. In e), und f), ist das freie Bein gestreckt.
16. 1ft seat in front bwd  
Rückwärts fahren mit nur einem pedalierenden Fuß und mit dem Sattel nach vorn gehalten. In a) und e) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.
17. seat on side, 1ft  
Fahren mit nur einem pedalierenden Fuß und mit dem Sattel an der Seite gehalten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.
18. seat on side, 1ft bwd  
Rückwärts fahren mit nur einem pedalierenden Fuß und mit dem Sattel an der Seite gehalten. In a) darf der Sattel oder die haltende Hand am Sattel am Körper ruhen.
19. side saddle  
Einbein fahren, während man zum Teilauf dem Sattel sitzt und das freie Bein auf dem Sitz ruht, oder an der gleichen Seite wie der pedalierende Fuß gehalten wird. In a) und b) darf eine Hand den Sitz berühren
20. wheel walk  
Antreiben des Rades mit den Füßen vor der Gabel auf dem Rad.
21. ww bwd  
Rückwärts fahren, indem das Rad mit den Füßen vor der Gabel auf dem Rad angetrieben wird.
22. ww frame between feet  
Vorwärts fahren, indem das Rad mit einem Fuß vor und dem anderen hinter der Gabel auf dem Rad angetrieben wird.
23. ww frame between feet bwd  
Rückwärts fahren, indem das Rad mit einem Fuß vor und dem anderen hinter der Gabel auf dem Rad angetrieben wird.
24. ww bwd, feet behind frame  
Rückwärts fahren, indem das Rad mit den Füßen hinter der Gabel auf dem Rad angetrieben wird.
25. spoke walk bwd,  
Rückwärts fahren, indem das Rad mit dem Füßen hinter der Gabel auf beiden Seiten des Rades angetrieben wird. Die Füße dürfen Speichen, Felge und Reifen berühren.
26. ww 1ft  
Wheel walk mit nur einem Fuß vor der Gabel auf dem Rad. In d), e) und f) ist das freie Bein ausgestreckt.

27. ww bwd 1ft Wheel walk rückwärts mit einem Fuß vor der Gabel auf dem Rad. In c) und d) ist das freie Bein ausgestreckt.
28. ww bwd 1ft behind frame Wheel walk rückwärts mit einem Fuß hinter der Gabel auf dem Rad. in a)  
koosh koosh und b) ruht der andere Fuß auf dem Rahmen und der Zeh wird als Bremse benutzt, um die Balance zu halten.
29. gliding Fahren mit einem Fuß auf dem Rad und dem anderen Fuß an der Gabel, wobei das Gleichgewicht ausschließlich durch das Abbremsen des Rades mit dem Fuß auf dem Rad hergestellt wird. In c) und d) ist das freie Bein ausgestreckt.
30. gliding bwd foot behind frame Rückwärts fahren mit einem Fuß hinter der Gabel auf dem Rad und dem anderen Fuß an der Gabel, wobei das Gleichgewicht ausschließlich durch das Abbremsen des Rades mit dem Fuß auf dem Rad hergestellt wird.
31. hand wheel walk Fahren mit beiden Füßen an der Gabel, während das Ei nrad mit den Händen am Rad angetrieben wird. In c) und d) sind beide Beine ausgestreckt.
32. one hand wheel walk Hand wheel walk mit einer Hand am Rad. In c) und d) sind beide Beine ausgestreckt.
33. hand ww, stomach on seat Hand wheel walk mit dem Bauch auf dem Sattel und mit ausgestreckten Beinen.
34. one hand ww stomach on seat One hand wheel walk mit dem Bauch auf dem Sattel und mit ausgestreckten Beinen.
35. drag seat in front Fahren, während der Sattel vor dem Rad auf dem Boden geschoben wird.
36. drag seat in back Fahren, während der Sattel hinter dem Rad auf dem Boden gezogen wird.
37. drag seat in front bwd Rückwärts fahren, den Sitz vor dem Rad über den Boden ziehen.
38. side ride Einbeiniges fahren mit dem Einrad neben dem Körper und mit beiden Händen am Sattel, während der rechte Fuß auf dem linken Pedal pedaliert oder umgekehrt. Der Sitz oder die Hände, die den Sitz halten, dürfen am Fahrer gestützt werden. In d), e) und f) darf der Sattel nur mit einer Hand gehalten werden.
39. coasting, leg ext Vorwärts rollen, während ein Fuß an der Gabel ruht und ein Bein gestreckt ist.
40. coasting, foot in Vorwärts rollen mit beiden Füßen an der Gabel.
41. coasting bwd, leg ext Rückwärts rollen, während ein Fuß an der Gabel ruht und ein Bein gestreckt ist.
42. coasting bwd, foot in Rückwärts rollen mit beiden Füßen an der Gabel.
43. sideways wheel walk Seitwärts fahren, wobei der Sportler mit einem Fuß vor und einem hinter der Gabel auf dem Rad steht und den Sattel mit beiden Händen hält.
44. sideways wheel walk 1ft Seitwärts fahren, wobei der Sportler mit einem Fuß vor der Gabel auf dem Rad steht, das andere Bein ausstreckt und den Sattel mit beiden Händen hält. In c) ruht das freie Bein auf dem Sattel.



45. cross over Einbein fahren, den Fuß auf der entgegengesetzten Seite. Der Fuß der nicht die Pedale bewegt kann ausgestreckt werden, oder auf die Gabel gestellt werden.
46. stand up ww 1 ft auf dem Rahmen stehen, das Rad mit einem Fuß antreiben, vor dem Rahmen.
47. stand up glide Auf dem Rahmen stehen, mit einem Fuß auf dem Rad, vor dem Rahmen, die Balance wird nur durch Bremsen mit dem Fuß auf dem Rad gehalten.
48. stand up coast Vorwärts rollen, während man aufgerichtet mit beiden Beinen auf der Gabel steht

### **ÜBUNGEN AUF DER STELLE (Stationary Skills)**

100. idling Das Rad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet. In b) pedaliert nur ein Fuß. In c) ist das freie Bein ausgestreckt. In d) wird das freie Bein über das pedaliierende gekreuzt.
101. idling seat out Das Rad auf der Stelle vor und zurück bewegen, wobei eine senkrechte Kurbelstellung das Zentrum der Pendelbewegung bildet und der Sitz vor dem Fahrer gehalten wird. In a), c) und e) darf der Sitz oder die Hand, die den Sitz hält, gegen den Fahrer gelehnt sein. In c) und d) vor und zurück bewegen mit einem Fuß auf dem Pedal. In e) vor und zurück bewegen mit einem Fuß auf dem Pedal und den anderen Fuß ausgestreckt. In f) und g) wird der Sitz hinter dem Fahrer gehalten. In f) der Sitz, oder die Hand die den Sitz hält, darf am Fahrer angelehnt werden.
102. idling seat on side Vor und zurück bewegen, den Sitz dabei seitlich halten. In a) darf der Sitz den Körper des Fahrers berühren. In b) darf der Fahrer keinerlei Berührung, außer mit der haltenden Hand, mit dem Sattel haben.
103. crank idle Auf der Stelle an der Seite des Einrades stehen, das Rad hin und her bewegen. Ein Fuß ist dabei auf der Pedale während der andere Fuß auf der selben Seite auf der Kurbel steht.
- a) crank idle, seat against body In a) der Sitz, oder die Hand die den Sitz hält, darf am Fahrer angelehnt sein.
- b) crank idle frh, seat agst body In b) darf der Sitz an den Fahrer gelehnt sein, aber die Hände dürfen den Sitz nicht berühren
- c) crank idle In c) darf der Fahrer keinen Kontakt, außer durch die haltenden Hand, mit dem Sitz haben
104. stillstand Ohne Radbewegung auf der Stelle stehen.
105. twisting Auf der Stelle stehen und das Einrad um eine vertikale Achse hin- und herdrehen.

106. touch the floor Hinunterbeugen und den Boden mit einer Hand berühren, während man sitzt oder in Sitzstellung auf den Pedalen steht. In b) berühren beide Hände gleichzeitig den Boden.
107. touch the floor, seat in front Hinunterbeugen und den Boden berühren, während eine Hand den Sattel frei nach vorn hält.
108. bounce seat Vom Fahren und den Sitz dabei nach vorne halten, den Sitz auf den Boden fallen lassen und ihn wieder zurück fangen.
109. touch seat on floor Sich vorbeugen, den Sitz mit einer Hand vor sich halten und den Boden berühren.
110. hopping Mit dem Einrad springen, während eine Hand den Sattel hält. In b) wird die Übung freihändig ausgeführt.
111. hopping seat out Mit dem Einrad hüpfen, den Sattel vor dem Fahrer halten. In a) und c) darf der Sitz oder die Hand, die den Sitz hält, gegen den Fahrer gelehnt werden. In c) und d) wird der Sitz hinter dem Fahrer gehalten.
112. hoptwisting Auf der Stelle stehend mit dem Einrad rechts dann links um eine senkrechte Achse hüpfen. Ein Minimum von 3 aufeinander folgenden Kreisen (rechte und linke Sprünge) müssen ausgeführt werden. Keine Hand darf den Sitz berühren.
113. hoptwist Mit dem Einrad in einem Sprung eine Drehung um a) 90°, b) 180° und c) 360° um eine vertikale Achse ausführen. In d), e) und f) wird die Übung freihändig ausgeführt.
114. riding hoptwist vorwärts fahren und um eine senkrechte Achse springen über a) 180° und b) 360° in einem Sprung und weiterfahren. In c) und d) freihändig
115. hop over Mit dem Einrad über den 50 cm Kreis in der Mitte hüpfen. Eine oder beide Hände dürfen den Sitz berühren. In a) mit dem Einrad in Fahrtrichtung. In b) und d) mit dem Einrad senkrecht zur Fahrtrichtung. In c) und d) wird der Sitz vor dem Fahrer gehalten.
116. side hopping Hüpfen, ein Fuß am Einrad, dabei den anderen Fuß, der nicht auf der Pedale steht, auf dem Sitz mit einer oder beiden Händen halten. In a) ist der freie Fuß ausgestreckt. In b) berührt der freie Fuß den Reifen, um Balance zu halten.
117. hopping on wheel Springen, während der Sportler mit den Füßen auf beiden Seiten neben der Gabel auf dem Rad steht und den Sattel mit beiden Händen hält.
118. hoptwist on wheel Auf dem Rad stehend, mit dem Einrad in einem Sprung eine Drehung um a) 90° und b) 180° um eine vertikale Achse ausführen.
119. hopping on wheel frh Freihändig springen, während der Sportler mit den Füßen auf beiden Seiten neben der Gabel auf dem Rad steht.
120. hoptwist on wheel frh Freihändig auf dem Rad stehend, mit dem Einrad in einem Sprung freihändig eine Drehung um a) 90° und b) 180° um eine vertikale Achse ausführen.
121. riding spin fahren, 360° um die senkrechte Achse drehen, und in die gleiche Richtung weiterfahren
122. bwd riding spin Rückwärts fahren, 360° um die senkrechte Achse drehen und in die gleiche Richtung rückwärts weiterfahren.
123. spin Kleine Kreise fahren, während der Oberkörper die vertikale Drehachse bildet. In b) und c) Einbein fahren.
124. backward spin Rückwärts kleine Kreise fahren, während der Oberkörper die vertikale Drehachse bildet. In b) und c) Einbein fahren.

125. a) und b) spin seat in front  
Kleine Kreise fahren, den Sitz vor den Körper halten, während der Oberkörper die vertikale Drehachse bildet. In a) der Sitz oder die Hand, die den Sitz hält, darf an den Fahrer angelehnt werden.
126. a) und b) spin seat in back  
Kleine Kreise fahren, den Sitz hinter dem Körper halten, während der Oberkörper die vertikale Drehachse bildet. In a) der Sitz, oder die Hand, die den Sitz hält, darf an den Fahrer angelehnt werden.
127. spin seat on side  
Kleine Kreise fahren, den Sitz seitlich vom Fahrer halten, während der Oberkörper die vertikale Drehachse bildet. In a) der Sitz, oder die Hand, die den Sitz hält, darf an den Fahrer angelehnt werden.
128. pirouette  
Drehung auf dem Punkt um eine vertikale Achse. Die Übung wird vorwärts angefahren.
129. bwd pirouette  
Drehung auf dem Punkt um eine vertikale Achse. Die Übung wird rückwärts angefahren.
130. pirouette seat in front  
Drehung auf dem Punkt um eine vertikale Achse, während der Sattel frei nach vorn gehalten wird. In c) der Sitz oder die Hand, die den Sitz hält darf gegen den Fahrer gelehnt werden.
131. pirouette seat in back  
Drehung auf dem Punkt um eine vertikale Achse, während der Sattel frei nach hinten gehalten wird. In c) der Sitz, oder die Hand die den Sitz hält darf gegen den Fahrer gelehnt werden.

### **ÜBERGÄNGE (Transitions)**

150. riding to seat in front  
Aus riding den Sattel nach vorn herausziehen zu seat in front.
151. seat in front to riding  
Aus seat in front zurück zu riding.
152. riding to seat in back  
Aus riding den Sattel nach hinten herausziehen zu seat in back.
153. seat in back to riding  
Aus seat in back zurück zu riding.
154. a) ww to pedals  
b)ww to riding 1 ft  
c) gliding to pedals  
d) gliding to riding 1 ft  
Vom Radlauf zum Fahren  
Vom Radlauf zum Einbein fahren  
Vom Gleiten zum Fahren  
Vom Gleiten zum Einbein fahren
155. a) leg around  
b) leg around twice  
Aus seat in front ein Bein um den Sattel schwingen zu seat in back oder riding. In b) muß das Bein eine volle Drehung um den Sattel beschreiben, bevor es zurück auf das Pedal gestellt wird.
156. a) leg around reverse  
b) leg around twice reverse  
Aus seat in back ein Bein um den Sattel schwingen zu seat in front oder riding. In b) muß das Bein eine volle Drehung um den Sattel beschreiben, bevor es zurück auf das Pedal gestellt wird.
157. backspin  
Vorwärts fahren, drehen um 180° um eine vertikale Achse zu riding bwd in derselben Richtung.
158. front spin  
Rückwärts fahren, drehen um 180° um eine vertikale Achse zu riding in derselben Richtung.
- 159.. a) pick up seat in front  
Aus drag seat in front hinunterbeugen und die Gabel in eine aufrechte Position zu seat in front bringen. In a) wird der Rahmen mit der Hand aufgehoben. In b) wird der Rahmen mit dem Zeh aufgehoben durch leichtes rückwärtspedalieren. In c) wird der Rahmen aufgehoben, indem ein Fuß von der Pedale genommen und unter den Rahmen plaziert wird.

160. pick up seat in back  
Aus drag seat in back herunterbeugen und die Gabel in eine aufrechte Position zu seat in back oder zu seat on side bringen. In a) wird der Rahmen mit der Hand aufgehoben. In b) wird der Rahmen mit der Ferse aufgehoben. In c) wird der Rahmen aufgehoben, indem ein Fuß von der Pedale genommen und unter dem Rahmen plaziert wird.
161. a) pedals to hopping on wheel  
Aus seat in front auf das Rad springen zu hopping on wheel. In b) wird das  
b) pedals 270° to hop on wheel  
Einrad während des Sprunges um 270°, in c) um 450° um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf das Rad berühren. In d) ist ein Sprung aus seat in front auf das Rad zu sideways wheel walk zu zeigen. In e) und  
c) pedals 450° to hop on wheel  
d) pedals to sideways ww  
f) wird das Einrad während des Sprunges um 270° bzw. um 450° um eine  
e) pedals 270° to sideways ww  
f) pedals 450° to sideways ww  
vertikale Achse gedreht, bevor die Füße auf das Rad gestellt werden.
162. hopping on wheel to pedals  
Aus hopping on wheel zu seat in front oder riding springen. In b) und c) wird das Einrad um b) 270° oder c) 450° um die senkrechte Achse gedreht, ehe die Füße auf die Pedalen gestellt werden.  
sideways ww to pedals  
In d). In c) ist ein Sprung oder umsteigen aus sideways wheel walk zu seat in front oder riding ohne hüpfen zu zeigen. In e) wird das Einrad um 270° um eine vertikale Achse gedreht, bevor die Füße die Pedale wieder berühren.
163. pedals to hopping on wheel frh  
Aus riding einen Fuß vor und den anderen hinter der Gabel auf das Rad stellen und zu hopping on wheel freehanded aufstehen.
164. hopping on wheel frh to pedals  
Aus hopping on wheel freehanded zu riding springen.
165. seat in front to side ride  
Aus seat in front zu side ride springen.
166. side ride to seat in front  
Aus side ride zu seat in front springen.
167. a) side ride to hopping on wheel  
Aus side ride zu a) hopping on wheel oder b) sideways wheel walk  
b) side ride to sideways ww  
springen.
168. step around  
Vom seat in front steigt der Fahrer um das Einrad herum, ohne springen oder drehen des Einrades, so daß die Füße die Pedalen wechseln Der Fahrer endet, facing the opposite way, auf dem Sitz sitzend.  
inverse  
Vom seat on side schwingt der Fahrer ein Bein nach hinten und steigt dann um das Einrad, ohne springen oder drehen des Einrades, so daß die Füße die Pedalen wechseln. Der Fahrer endet, facing the opposite way, auf dem Sitz sitzend.
169. uni spin  
Abspringen vom Einrad, das Einrad oder den Körper um a), e), h) und k) 180° oder b), f), i) und l) um 360° oder c), g), und j) um 540° oder d) um 720° um die senkrechte Achse drehen und wieder auf ihr zurück landen  
uni spin to seat in front  
In e), f) und g) landet der Fahrer den Sitz mit der Hand nach vorne haltend Der Sitz darf den Fahrer berühren und eine oder beide Hände dürfen den Sitz berühren.  
uni spin to idling 1ft  
In h), i) und j) landet der Sportler in idling 1ft.  
uni spin to idling 1 ft, seat in front  
In k) und l) landet der Fahrer in idling 1 ft den Sitz nach vorne haltend. Der Sitz darf den Fahrer berühren und eine oder beide Hände dürfen den Sitz berühren.
170. uni spin to ww  
Abspringen vom Einrad, das Einrad um a), c) 180° oder b), d) 360° um eine vertikale Achse drehen und in wheel walk landen. In c) und d) landet der Sportler in wheel walk one foot.  
uni spin to ww 1ft
171. uni spin to hopping on wheel frh  
Abspringen von Einrad, das Einrad um a) 180° der b) 360° um eine vertikale Achse drehen und in hopping on wheel freehanded landen.

Wenn man auf dem Rad gelandet ist, dürfen die Hände das Rad nach dem ersten Hüpf nicht mehr berühren.

172. uni spin on wheel

Aus hopping on wheel vom Einrad abspringen, das Einrad um a) 180° oder b) 360° um eine vertikale Achse drehen und in hopping on wheel landen.

### **AUFSTIEGE (Mounts)**

200. mount

Aufsteigen auf das Einrad von hinten, indem der Sportler einen Fuß auf das hintere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad zurück bewegt, um die Balance zu halten. In b), c) und d) aufsteigen zu idling ohne zu fahren. In c) und d) aufsteigen zu idling mit nur einem Fuß auf der Pedale. In d) ist das freie Bein ausgestreckt.

201. rolling mount

Auf das Einrad aufsteigen während man es vorwärts schiebt, indem man ein 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. In b) direkt zum Einbein fahren aufsteigen. In c) direkt zum Einbein fahren mit einem Fuß ausgestreckt aufsteigen. In d) und e) direkt aufsteigen zum d) gliding oder c) coasting ohne eine Pedale zu berühren.

202. back mount

Aufsteigen auf das Einrad von vorn, indem der Sportler einen Fuß auf das vordere Pedal stellt und entweder seinen Schwerpunkt über das Rad bringt oder das Rad nach vorn bewegt. In b), c) und d) aufsteigen zum idling ohne zu fahren. In c) und d) aufsteigen zum Einbein idling. In d) ist das freie Bein ausgestreckt.

203. side mount

Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem, von links kommend, der linke Fuß auf das linke Pedal gestellt wird (gilt von rechts kommend umgekehrt) und das andere Bein vor dem Sattel vorbei geschwungen und nach dem Hinsetzen auch der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird. In b) c) und d) kreist das Bein b) und d) einmal oder c) zweimal um den Sattel, bevor der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.

floor mount

In d) und e) steigt der Fahrer auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sitz und der entsprechende Fuß ist auf der dem Fahrer zugewandten Pedale und der andere Fuß ist auf der Reifenkante. Kein Fuß darf den Boden berühren und man steigt in den side mount auf

204. side mount reverse

Aufsteigen auf das Einrad von der Seite, indem der Sportler, von links kommend, der linke Fuß auf das linke Pedal 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. In b), c) und d) kreist das Bein b) und d) einmal oder c) zweimal um den Sattel, bevor der zweite Fuß auf das Pedal gesetzt wird.

floor mount reverse

In d) und e) steigt der Fahrer auf, indem er das Einrad hinlegt, eine Pedale berührt den Boden, eine Hand hält den Sitz und der entsprechende Fuß ist auf der dem Fahrer zugewandten Pedale und der andere Fuß ist auf der Reifenkante. Kein Fuß darf den Boden berühren und man steigt in den side mount reverse auf.

205. jump mount

Aufsteigen auf das Einrad von hinten durch einen Sprung, wobei beide

- Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen.
- free jump mount  
jump mount to seat out  
In b) läßt der Fahrer das Einrad los, bevor die Füße den Boden verlassen.
- jump mount to ww  
jump mount from on wheel  
In c) landet der Fahrer mit dem Sitz nach vorne, der den Körper nicht berühren darf. In d) landet der Fahrer mit dem Sitz nach hinten. Der Sitz darf den Fahrer nicht berühren
- uni spin jump mount  
In e) landet der Fahrer in ww position
- turn around jump mount  
In f) liegt das Einrad auf der Seite, der Fahrer steht auf den Reifenseiten, kein Fuß berührt den Boden, dann hochspringen, den Sattel in Position bringen und auf dem Sattel und den Pedalen landen.
206. side jump mount  
free side jump mount  
In g) und h) das Einrad oder der Fahrer dreht sich um 180° und 360° um die vertikale Achse nachdem der Fahrer vom Boden abgehoben hat aber bevor er auf ihm landet.
- side jump mount to ww  
In i) der Fahrer dreht sich um 180°, bevor er auf dem Einrad landet
- uni spin side jump mount  
Aufsteigen auf das Einrad von der Seite durch einen Sprung, wobei beide Füße gleichzeitig die Pedale berühren müssen. In b) darf das Einrad vom Zeitpunkt des Absprungs an nicht mehr festgehalten werden.
207. spin mount 360°/720°  
In c) d) oder e) werden die Füße auf den Reifen gesetzt ohne vorher die Pedalen zu berühren und der Fahrer geht sofort über in c) ww, d) Einbein ww, e) Einbein ww mit einem Bein ausgestreckt.
207. kick up  
In f) und g) wird das Einrad 180° und 360° um die senkrechte Achse gedreht nachdem der Fahrer den Boden verlassen hat, aber noch nicht auf dem Einrad gelandet ist.
- kick up to ww  
Aufsteigen auf das Einrad mit einer Drehung um a) 360° und b) 720° um eine vertikale Achse.
209. pick up  
Aufsteigen 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, ohne dass eine Hand den Sattel berührt bevor auch dieser Fuß auf das andere Pedal gesetzt wird. In a) darf eine Hand den Sitz berühren.
210. swing up mount  
in c), d) oder e) wird der zweite Fuß auf den Reifen anstatt auf die Pedale gesetzt und der Fahrer geht sofort über in c) ww, d) Einbein ww e) Einbein ww mit ausgestrecktem Bein.
- den  
Aufsteigen auf das Einrad von hinten (Rad aufrecht und Sattel am Boden), indem der Sportler auf die Pedale springt, den Sattel aufhebt und sich auf den Sattel setzt.
211. push up mount  
Aufsteigen auf das Einrad von der Seite (Rad aufrecht und Sattel am Boden), indem der Sportler einen Fuß auf das korrespondierende Pedal setzt, den Sattel mit dem zweiten Fuß in eine aufrechte Position bringt, zweiten Fuß hinten um den Sattel schwingt, sich auf den Sattel setzt und zweiten Fuß auf das entsprechende Pedal stellt.
- Sitz  
Das Einrad besteigen indem man startet, wenn der Fahrer mit dem Gesicht nach unten auf dem Boden liegt. Das Einrad ist in Fahrposition, nur der und der Reifen berührt den Boden. Der Fahrer schwingt es mit nur einer Hand in Fahrposition hoch, die Füße dürfen nur die Pedalen berühren.

# 8. EINRAD-HOCKEY

## OFFIZIELLE REGELN DER INTERNATIONAL UNICYCLING FEDERATION

Weitere Informationen: Beauftragter des IUF Könnensstufen- und Regelkomitees für Einradhockey  
Rolf Sander, E.-Klausener Strasse 6, 40789 Monheim, Germany - [sander\(a\)mpch-mainz.mpg.de](mailto:sander(a)mpch-mainz.mpg.de)

Worldwide Web -- <http://www.mpch-mainz.mpg.de/~sander>

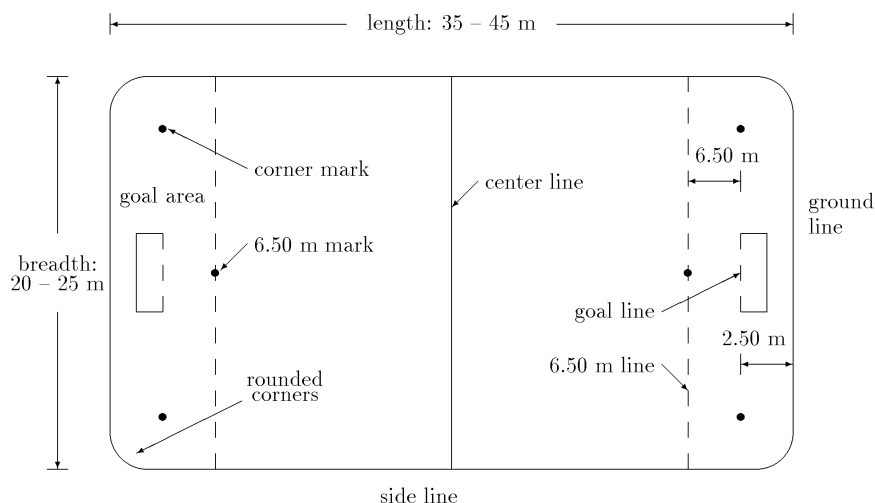
**VORWORT:** Die Sicherheit der Spieler und Zuschauer verdient hohe Aufmerksamkeit. Daher müssen die Sicherheitsregeln streng beachtet werden, und das Material muß in einwandfreiem Zustand sein. Diese Regeln können nicht jede Situation abdecken. Die Mannschaften müssen sich vor dem Spiel auf einen Spielraum bei der Regelauslegung einigen. Auf die unterschiedlichen Voraussetzungen der Spieler und Räumlichkeiten muß Rücksicht genommen werden. Fairness wird von allen Beteiligten vorausgesetzt.

### 8.0 SPIELFELD

**8.1 SPIELFLÄCHE:** Die Spielfläche hat eine Länge von 35 bis 45 m und eine Breite von 20 bis 25 m. Sie wird von einer Bande umgeben. Die Ecken des Spielfeldes sind abgerundet oder abgeschrägt.

**8.2 TORE:** Die Torpfosten befinden sich 2.50 m von der Endbande entfernt, so daß die Tore 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 es nicht möglich ist, den Ball von hinten oder von der Seite in das Tor zu schießen. An den Toren dürfen keine scharfen, spitzen oder überstehenden Teile sein.

**8.3 MARKIERUNGEN:** Die Spielfläche wird durch eine Mittellinie in zwei gleiche Spielhälften geteilt. Vor jedem Tor ist im Abstand von 6.50 m ein Punkt. Die Torlinie verbindet die Torpfosten auf dem Spielfeld. Einen Meter von der Seitenbande 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 Endbanden.



### 8.2 MANNSCHAFTEN

#### 8.2.1 ANZAHL DER SPIELER

Eine Mannschaft besteht aus 5 Spielern plus Auswechselspieler. Das Auswechseln eines Spielers ist bei jeder Spielunterbrechung möglich, wenn dies dem Schiedsrichter angezeigt wurde. Jeder Spieler kann zu jeder Zeit als

Torwart eingesetzt werden. Der Torwart hat keine besonderen Rechte. Um an einem Spiel teilnehmen zu dürfen, muß eine Mannschaft mindestens 3 Spieler haben.

**8.2.2 BEKLEIDUNG:** Alle Spieler einer Mannschaft müssen Trikots in der gleichen Farbe tragen. Die Farbe muß sich von der des Gegners deutlich unterscheiden. Bei Turnieren oder anderen großen Veranstaltungen sollte jede Mannschaft 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:** Für internationale Wettbewerbe ist die Radgröße der Einräder auf höchstens 24 Zoll begrenzt. Das Einrad darf keine scharfen oder hervorstehenden Teile haben, an denen sich die Spieler verletzen könnten. Hiermit sind insbesondere die Enden der Schnellspanner und die Enden langer Schrauben gemeint. Die Pedale müssen aus Kunststoff oder Gummi sein.

**8.3.2 SCHLÄGER:** Alle für Eishockey zugelassenen Schläger (außer Torwantschläger) 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:** Der benutzte Ball hängt von der Region ab. In manchen Gebieten wird ein "toter" Tennisball benutzt, der nach dem Aufprall auf Beton 30 % bis 50 % der ursprünglichen Höhe erreicht. In anderen Gebieten werden Straßenhockeybälle benutzt. Für internationale Wettbewerbe trifft die Turnierleitung die Wahl, wenn sich die gegnerischen Mannschaften nicht auf einen Ball einigen können. 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). Nach jeder Unterbrechung muß der Schiedsrichter das Spiel wieder starten.

**8.4.1 FREISTOß:** Der Freistoß wird an der Stelle ausgeführt, an der die Regelwidrigkeit begangen wurde. Ausnahme: Wenn eine Mannschaft einen Freistoß in der gegnerischen Torzone bekommt, wird der Freistoß vom nächstgelegenen Eckpunkt ausgeführt (Eckstoß). Der Freistoß ist indirekt. Der ausführende Spieler darf den Ball beim Freistoß nur einmal berühren. Die nächste Ballberührung muß von einem anderen Spieler gemacht werden. Gegnerische Spieler müssen mit Einrad und Schläger einen Mindestabstand von 2 m zum Ball einhalten.

**8.4.2 6.50 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 der verteidigenden Mannschaft geht in das Tor. Die andere Mannschaft 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. Innerhalb von 3 Sekunden muß der Angreifer seinen Schuß auf das Tor abgeben. Ist der Torschuß erfolglos, geht das Spiel weiter, sobald der Ball das Tor berührt, der Torwart den Ball berührt oder der Ball die verlängerte Torlinie überquert.

**8.4.3 FELDERWEIS:** Der Schiedsrichter kann einen Spieler für die Dauer von 2 Minuten, 5 Minuten oder für den Rest des Spieles des Feldes verweisen. Dies geschieht bei Unsportlichkeit sowie absichtlicher, gefährlicher Mißachtung der Regeln. Für den vom Platz gestellten Spieler darf die Mannschaft keinen Ersatzspieler einwechseln.

**4.4 STRAFTOR:** Wenn die verteidigende Mannschaft durch illegales Spielen des Balles ein Tor verhindert, und wenn, in der Meinung des Schiedsrichters, der Ball 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 die angreifende Mannschaft ein Tor zugesprochen. Wenn irgendwelche Zweifel darüber bestehen, ob der Ball ins Tor gegangen wäre, muß ein 6.50 m (siehe 4.2) gegeben werden.



## **8.5 SPIELABLAUF**

**8.5.1 SPIELDAUER:** Die hier aufgeführten Spieldauern beziehen sich auf reine Spielzeit. Bei Spielunterbrechungen wird die Zeit gestoppt. Es gibt 2 Halbzeiten zu je 15 Minuten, durch eine 5 minütige Pause getrennt. In der Pause werden die Seiten gewechselt. Ist der Spielstand ausgeglichen und eine Entscheidung notwendig, geht es wie folgt weiter: 5 min Pause; Seitenwechsel; 5 min Spiel; Seitenwechsel ohne Pause; 5 min Spiel. Ist der Spielstand weiterhin ausgeglichen, schießt jeder der 5 Spieler beider Mannschaften einen 6.50 m. Ist der Spielstand weiterhin ausgeglichen, schießt jede Mannschaft einen weiteren 6.50 m, bis eine Entscheidung herbeigeführt ist.

**8.5.2 EINRADFAHREN:** Der Spieler muß sich frei auf dem Einrad bewegen. Er darf sich mit Hilfe seines Schlägers abstützen, darf sich aber selber nicht am Tor, der Wand oder Ähnlichem abstützen. Ein kurzzeitiges Abstützen an der Wand, um einen Sturz zu vermeiden, sollte vom Schiedsrichter geduldet werden. Fällt ein Spieler von seinem Einrad, darf er solange in das Spiel eingreifen, bis er den Boden berührt. Befindet sich ein Spieler nicht ordnungsgemäß auf seinem Einrad, darf er kein Hindernis für die gegnerische Mannschaft darstellen. Er gilt als Hindernis, wenn er, sein Einrad oder sein Schläger vom Ball getroffen werden, oder wenn sich ein Gegner seinetwegen nicht frei bewegen kann. Er sollte an der Stelle wieder aufsteigen, an der er abgestiegen ist, falls notwendig aber zuerst dem Spielgeschehen ausweichen.

**8.5.3 BALLKONTAKT:** Der Ball kann mit dem Schläger, dem Einrad oder dem Körper gespielt werden. Alle genannten Arten zählen als Ballberührung. Ein Spieler darf den Ball nicht zweimal direkt hintereinander mit dem Körper spielen. Der Ball darf nur mit dem Schläger geführt werden, nicht jedoch mit dem Körper. Für das Spiel mit Armen und Händen gilt die Einschränkung 7.1.

**8.5.4 ZUTEILUNG DES BALLS:** Jede Halbzeit beginnt mit einem Bully, bei dem der Schiedsrichter den Ball zwischen zwei gegnerische Spieler auf den Mittelpunkt des Spielfeldes fallen läßt. Sobald der Ball den Boden berührt, beginnt das Spiel.

**8.5.5 SPIELAUFNAHME NACH EINEM TOR:** Nach einem Tor bekommt die Mannschaft den Ball, gegen die das Tor gefallen ist. Zunächst müssen alle Spieler in ihre eigene Hälfte. Das Spiel beginnt, wenn ein Spieler der angreifenden Mannschaft oder der Ball die Mittellinie überquert.

**8.5.6 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.

**8.5.7 VERSCHIEBEN DES TORES:** Wenn ein Spieler das Tor verschiebt, wird das Spiel unterbrochen, und die gegnerische Mannschaft erhält einen Freistoß.

**8.5.8 BALL IM RAD:** Bleibt der Ball zwischen den Speichen eines Einrades stecken, so bekommt die gegnerische Mannschaft einen Freistoß.

## **8.6 FOULS**

**8.6.1 ALLGEMEINES:** Jeder Spieler muß sich so verhalten, daß niemand anderes gefährdet wird. Das Spiel ist körperlos, das heißt, die Gegner und ihre Einräder dürfen nicht berührt werden. Der Schläger des Gegners darf mit dem eigenen Schläger berührt werden, um den Gegner zu blocken. Dieser Kontakt darf jedoch nicht hart sein.

**8.6.2 VORFAHRTREGELN:** Regelwidrigkeiten, die das Spielgeschehen nicht beeinflussen, sollen, um den Spielfluß zu erhalten, nicht geahndet werden. Kommt es zu einer Berührung zweier Spieler, gelten folgende Regelungen:

Kein Spieler darf durch Erzwingen der Vorfahrt einen anderen Spieler gefährden (z.B. an die Wand abdrängen).

Steht ein Spieler, muß ihm ausgewichen werden.

Fahren zwei Spieler parallel nebeneinander, darf derjenige den Weg bestimmen, der in Fahrtrichtung gesehen vor dem anderen fährt. Sind die Spieler auf gleicher Höhe, hat der ballführende Vorrang.

Fahren zwei Spieler direkt oder im stumpfen Winkel aufeinander zu, hat der ballführende 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 unwesentlich, 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 Einrades, so begeht der Besitzer des Schlägers ein Foul. Dabei ist es unwesentlich, ob dies mit oder ohne Absicht geschah. Je nach Situation bekommt der ge-SUB-te Spieler einen Freistoß oder einen 6.50 m zugesprochen.

**8.6.5 ABSICHTLICHE FOULS:** Absichtliche Fouls gelten als Unsportlichkeit und werden mit einem Feldverweis von mindestens 2 Minuten geahndet.

**8.7 TORSCHÜSSE** Die Beschränkungen 7.1 und 7.2 gelten nicht für Eigentore. Nach einem ungültigen Torschuß bekommt die verteidigende Mannschaft den Ball.

**8.7.1 TORSCHUSS MIT ARM ODER HAND:** Ein Torschuß ist ungültig, wenn er mit dem Arm oder der Hand gemacht wurde.

**8.7.2 FERNSCHUSS:** Ein Torschuß ist ungültig, wenn der Ball aus der eigenen Hälfte geschossen wurde und danach von keinem Spieler mehr berührt wurde.

**8.7.3 TORSCHUSS DURCH DAS NETZ:** Wenn der Ball durch das Netz von der Seite oder von hinten in das Tor gelangt (z.B. durch ein Loch im Netz), ist der Torschuß ungültig und es gibt einen Freistoß für die gegnerische Mannschaft.

## **8.8 SICHERHEITSREGELN**

**8.8.1 SCHLÄGERWURF:** Wer seinen Schläger absichtlich fallen läßt oder wirft, wird mit einem Feldverweis von mindestens 2 Minuten bestraft nach dem Ermessen des Schiedsrichters. Außerdem erhält die gegnerische Mannschaft 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.

**8.8.3 UNTERES SCHLÄGERENDE:** Das untere Ende des Schlägers muß immer unterhalb der Hüfthöhe sein. Jeder Spieler hat darauf zu achten, den Gegner nicht mit dem Schläger zu treffen, besonders nach einem Schuß.

**8.8.4 VERLETZUNG:** Der Schiedsrichter muß das Spiel unterbrechen, wenn sich ein Spieler verletzt hat. Nach der Unterbrechung bekommt die Mannschaft einen Freistoß, die den Ball zum Zeitpunkt der Unterbrechung hatte.

# **9. EINRAD-BASKETBALL**

## **RICHTLINIEN DER INTERNATIONAL UNICYCLING FEDERATION**

Bei Wettbewerben der IUF wird Einradbasketball nach den internationalen Regeln für das gewöhnliche Basketballspiel gespielt. Einige geringfügige Ausnahmen und Änderungen gegenüber dem Basketballspiel zu Fuß sind im folgenden aufgeführt. Für die Wettbewerbe im Rahmen des UNICONS werden die gewöhnlichen internationalen Basketball-Regeln in Verbindung mit diesen Modifikationen verwendet.

**9.1 BERECHTIGUNG ZUM EINGREIFEN IN DAS SPIELGESCHEHEN:** Ein Spieler, der nicht auf dem Einrad sitzt, darf nicht in das Spiel eingreifen.

### **9.2 EINWURF:**

Der Spieler, der den Einwurf ausführt, braucht nicht auf dem Einrad sitzen. Befindet er sich nicht auf dem Einrad, muß er bereit zum Aufsteigen im Sattel sitzen und mit einem Fuß auf dem Pedal stehen. Beim Einwurf darf nur ein Fuß den Boden berühren.

### **9.3 DRIBBLING:**

- Ein Spieler der sein Dribbling unterbricht, darf sich auf der Stelle drehen oder pendeln und den Ball fünf Sekunden in den Händen halten, bevor er ihn abgibt.
- Ein Spieler, der während der Fahrt in Ballbesitz gelangt, darf dreimal pendeln, bevor er ein Dribbling beginnt, den Ball abgibt oder wirft.
- Ein stehender Spieler (balancieren, twisten oder pendeln), der in Ballbesitz gelangt, darf den Ball 5 Sekunden in den Händen halten, bevor er ein Dribbling beginnt und losfährt.
- Wenn ein Spieler sein Dribbling unterbrochen hat, darf er kein zweites Dribbling beginnen, außer wenn der Ball zwischen den Dribblings ohne Kontakt zu diesem Spieler einen anderen Spieler, den gegnerischen Korb oder das Brett berührt hat oder wenn der Ball dem Spieler von einem anderen Spieler abgenommen wurde.

**9.4 KONTAKT ZWISCHEN BALL UND EINRAD:** Das Berühren des Balls mit dem Einrad ist ein Regelverstoß. Im Zweifel muß auf Sprungball entschieden werden.

**9.5 VIER-SEKUNDEN-REGEL:** Die übliche Drei-Sekunden-Regel wird zur Vier-Sekunden-Regel.

# IUF-KÖNNENSSTUFEN (Achievement 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 Einradübungen hinführen. Im Gegensatz zu den Übungsbeschreibungen sind die Könnensstufen nicht an die Wettbewerbsregeln gebunden. Die Könnensstufen können Einradfahrern helfen, beim Erlernen neuer Übungen aus den Stufen eine Reihenfolge abzuleiten, und ihnen neue Ideen liefern.

**VORAUSSETZUNG:** Um ein Skill Level zu erreichen, muß ein Einradfahrer alle darunterliegenden Stufen bereits überwunden haben.

**ALLE ÜBUNGEN MÜSSEN AN- UND ABGEFAHREN WERDEN:** Alle Fahr-Übungen beginnen in der Grundstellung vorwärts fahrend, im Sattel sitzend und mit beiden Füßen auf den Pedalen, außer side ride (Stufe 10)

**HÖCHSTENS DREI FEHLER JE STUFE:** Um eine Prüfung zu bestehen, müssen alle Übungen dieser Stufe gelingen. Für Höchstens drei Übungen wird ein zweiter Anlauf gewährt. Höchstens drei Fehler je Stufe sind erlaubt, aber nur zwei Versuche je Übung.

**ERLÄUTERUNGEN ZU DEN ÜBUNGEN:** Die richtige Ausführung der Übungen ist in den STANDARD SKILL DESCRIPTIONS erläutert, Absatz 7.2 der IUF REGULATIONS FOR INTERNATIONAL COMPETITION:

**ZULÄSSIGE AUFSTIEGE:** Ab Stufe drei muß ein Einradfahrer bei jeder weiteren Stufe einen neuen Aufstieg zusätzlich zu denen ausführen, die er bei der vorigen Stufe gezeigt hat. Die Wiederholung eines Aufstiegs mit dem anderen Bein gilt nicht als zusätzlicher Aufstieg. Einige bekannte Aufstiege können den Übungsbeschreibungen für das STANDARD SKILL DESCRIPTION (siehe oben) entnommen werden.

**PRÜFUNGEN:** Um eine Könnensstufe formal zu erreichen, muß sich ein Einradfahrer einer Prüfung durch einen anerkannten Prüfer unterziehen. Prüfer werden von der IUF, der USA oder einem Verwandten Einradverband zugelassen. Ist kein anerkannter Prüfer verfügbar, kann ein Einradfahrer auch ein Videoband einsenden an einen anerkannten Prüfer in seinem Land oder an das IUF Könnensstufen- und Regelkomitee (IUF Skill Levels and Rules Committee). Das Videoband muß die Ausführung aller Übungen einer Stufe fortlaufend und ohne Einschnitte zeigen. Alle für eine Übung erforderlichen Kriterien müssen eindeutig erkennbar sein.

## **STUFE 1**

- aufsteigen ohne Hilfe
- 50 Meter fahren
- eleganter Abstieg mit dem Einrad nach vorn

## **STUFE 2**

- aufsteigen mit dem linken Fuß
- aufsteigen mit dem rechten Fuß
- zehn Meter fahren zwischen zwei parallelen Linien im Abstand von 30 cm
- einen Achter (Wechselrunde) fahren, dessen zwei Einzelkreise kleiner als drei Meter sind
- einen 15 cm hohen Absatz hinunterfahren
- 90°-Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

- 90°-Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

## **STUFE 3**

- drei verschiedene Aufstiege
- einen Achter (Wechselrunde) fahren, dessen zwei Einzelkreise kleiner als 1,5 Meter sind
- anhalten, eine halbe Radumdrehung rückwärts fahren, vorwärts weiterfahren
- 10 Meter fahren mit dem Bauch auf dem Sattel (Stomach on Seat)
- 180°-Drehung nach links innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 180°-Drehung nach rechts innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- fünfmal springen

- ein Hindernis von 10 x 10 cm überfahren oder überspringen

## STUFE 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 nach vorn gehalten
- 10 Meter fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten
- 360°-Linksdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser
- 360°-Rechtsdrehung innerhalb eines Kreises von einem Meter Durchmesser

## STUFE 5

- fünf verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Kreis fahren
- einbeinig einen Achter (Wechselrunde) fahren
- einbeinig pendeln mit dem linken Fuß
- einbeinig pendeln mit dem rechten Fuß
- einen Kreis fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- einen Kreis fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- einen Kreis fahren mit dem Sattel an der Seite
- 90°-Sprungdrehung (Hoptwist 90°) nach links
- 90°-Sprungdrehung (Hoptwist 90°) nach rechts
- 10 Meter Wheel-Walk

## STUFE 6

- sechs verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren
- einen Achter fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- einen Achter fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten
- 10 Meter rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- oben auf dem Reifen stehend, fünfmal springen (Hopping on Wheel)
- einen Kreis linksherum fahren mit dem Sattel an der Seite
- einen Kreis rechtsherum fahren mit dem Sattel 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)

## STUFE 7

- sieben verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Kreis fahren
- 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 180°) nach links
- 180°-Sprungdrehung (Hoptwist 180°) nach rechts
- rückwärts fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten
- Drehung (Spin) rechtsherum
- Drehung (Spin) linksherum

## STUFE 8

- acht verschiedene Aufstiege
- einen Achter (Wechselrunde) einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- einen Achter (Wechselrunde) einbeinig mit dem linken Fuß fahren
- Wheel-Walk in einem Achter (Wechselrunde)
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis
- 10 Meter einbeinig rückwärts fahren
- 10 Meter Gliding
- 10 Meter Hand-Wheel-Walk
- Pirouette
- Drehung (Spin) rückwärts

## STUFE 9

- neun verschiedene Aufstiege
- Wheel-Walk einbeinig in einem Achter (Wechselrunde)
- einbeinig rückwärts einen Kreis fahren
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren mit dem Sattel frei nach vorn gehalten
- rückwärts eine Runde fahren mit dem Sattel frei 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

## STUFE 10

- zehn verschiedene Aufstiege
- rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren mit dem Sattel frei nach hinten gehalten

- einbeinig rückwärts einen Achter (Wechselrunde) fahren
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis linksherum
- Wheel-Walk einbeinig im Kreis rechtsherum
- Wheel-Walk rückwärts im Kreis
- 180°-Einraddrehung (180° Uni Spin)
- 10 Meter Wheel-Walk seitwärts (Sideways Wheel Walk)
- 10 Meter Coasting
- 10 Meter Side Ride
- 10 Meter Wheel-Walk einbeinig rückwärts