

INTERNATIONAL FREETRIALS RULES

国際フリートライアル ルール

立案者：クリス ホルム kris@krisholm.com www.krisholm.com

1. DEFINITION OF FREETRIALS COMPETITIONS ユニサイクルトライアル競技の定義

トライアルの目的は障害物を乗り越えることである。トライアル競技は、「セクション」と呼ばれる異なる障害物で構成された「コース」で行われる。各セクションは1ポイントの価値がある。また、コースは一般的に15~40あるいはそれ以上のセクションを含んでいる。選手は、始めから終わりまで各セクションをうまく乗ること(「クリーン」)により、ポイントを得る。目的はできるだけ多くのセクションをクリーンすることによりできるだけ多くのポイントを得ることである。指定時間終了時に、最も高得点の(最大のセクションをクリーンした)選手が勝者である。

2. THE COURSE コース

この競技は、15~40の独立したコレクションで、あらゆる長さ(3m~20mなど)のセクションに番号を付け、指定時間(2時間強ですべての障害物を回れる)内に取得する。セクションは細い梁あるいは丸太、段差、岩などを含んでいる。セクションの平均難易度レベルは、参加している選手の能力レベルに依存して競技毎で変わる。すべての競技で、セクション難易度は、初心者から最高エキスパートの選手まですべてのレベルに平等に構成されるべきである。セクションのセットについてより詳細は、付録1を参照のこと。各セクションでは、セクション番号、その難易度レベルおよびセクション番号を識別する表示を行う。セクション境界は、スタートライン、セクション境界を指定する指示テープ、およびフィニッシュ・ラインにフラグ(旗)を立てることにより定義される。

3. COMPETITION TIME DURATION 競技時間

最短の競技時間は2時間である。もし、30を越えるセクション数で、多くの競技者がいる場合は、3時間以上が推奨される。必要時間は、選手が各障害物を複数回試みる時間を見越して設定しておく必要がある。選手は競技終了時間に乗ることをやめなければならない。選手が挑戦中に競技終了時間になった場合、その挑戦を終了するまで続けることが許される。各セクションの最大挑戦時間は、一回2分である。しかし、非常に長いセクションについては、大会委員はこの制限時間を増加させることができる。

4. COMPETITION CATEGORIES 競技カテゴリ

競技者は、賞を与える目的で異なるカテゴリに分類される。選手のカテゴリは初心者、スポーツ、エキスパートおよびプロクラスを含むべきである。小さなイベントあるいはエキスパート/プロイベントはすべてのカテゴリを含んでいる必要はない。もし男女最低各3人ずついる場合、性別によるカテゴリ分けはすべきである。

5. SECTION RESTRICTIONS FOR COMPETITION CATEGORIES

競技カテゴリのためのセクションの制限

通常は、すべてのカテゴリの選手は皆、全コースのすべてのセクションを自由に試みることができる。選手能力が様々であるが、スペースまたは時間制限がある場合には、大会委員は、エキスパートとプロクラスが初心者選手のためのセクションを免除することを認めても良い。その場合、大会委員は、免除されるセクションを明示するべきである。選手がより困難なセクションを試みることに制限はない。ただ一つの例外として、初心者またはスポーツレベルの選手にはセクションは危険すぎると大会委員が判断する場合、挑戦を制限することがある。

6. SCORING POINTS 得点ポイント

各セクションは1ポイントであり、目的は、指定された時間内でできるだけ多くのセクションを成功してライディングすること(クリーン)により、得点をあげることである。

6.1 「クリーン」の定義

セクションのクリーンは以下のように定義される：

1. セクションに乗り入れること。これは、選手のハブの前端がスタートラインを横切る瞬間として定義される。
2. 「ダブ」することなしにセクションを乗りきること。「ダブ」は以下のように定義される：
 - ・ 選手の身体が地面か障害物に触れること。もしダボダボの緩い衣類が地面または障害物をかすめても、選手のバランスに影響を及ぼさない場合、これは問題ない(ダブではない)。
 - ・ タイヤ、リム、スポーク、クランクアーム、ペダル、ボトムブラケット(BB)、bashguard (チェーンリングガード：ハブ)あるいはペアリングホルダなどのサイクルの任意の部分が、地面に触れることは許される。
 - ・ 定義されたセクションの境界外での乗車がホッピング。ハブ軸は、たとえ、選手が空中に(例えば、それらがセクション内に後ろに落ちて、角を曲がるセクション境界上に跳び越えることはできない)いても、いずれの場合でもセクションの領域内に無くてはならない。
 - ・ フラッグテープあるいは他のマーカーを壊すことはセクション境界を越えたことを示す。ハブ軸がセクション境界の内部で残る限り、テープに触れるか伸ばすことはダブではない。
 - ・ セクション内での全てのライディングは、インストラクションの指示にあわせること。
3. セクションを通過すること。車軸がフィニッシュ・ラインを完全に横切るか、定義された終了エリア(巨石の上に作られたテープの円など)内にある場合、選手はセクションを出たことになる。必ずしもコントロールされて出る必要はない。選手が定義されたフィニッシュ・ラインを横切って落ちるが、どうにかダブせずに出れば、それらはセクションをクリーンしたとみなされる。

6.2 例外と特記事項

- ・ 障害物上にペダルを掛ける場合、ほとんどの選手の足がまだペダル上にある限り、選手のかかと又はつま先が地面に接触することは認められる。しかし、選手がその状態になったとき、かかと又はつま先に体重がかかり地面に重みを加えるとダブになる。
- ・ 選手の身体が、完全にユニサイクルのセン中心線の一方の横にある場合でも認められる。

選手は、セクションを成功するか、放棄することを決定するまで、同じセクションを複数回挑戦して良い。しかし、二度以上同じセクションをクリーンすることにより追加のポイントを得ることはない。また、選手がそのセクションをクリーンしなければ、ポイントは与えられない。

セクションへの挑戦の順番待ちで並んでいる人がいる場合、選手は各兆戦の後に並んでいる列の最後尾に行かなければならない。競技終了時間が近づいてきたら、そのセクションに初めて挑戦する選手に優先的に順番を回してあげなければならない。

7. OBSERVERS オブザーバ

オブザーバは、選手が確実にセクションをクリーンしたかどうか判断する責任を負う。大会委員が大会においてオブザーバを組織するいくつかの方法がある：

- ・ 各セクションに一人オブザーバをつけて判定する。これは最良の方法であるが、普通オブザーバの数より多くのセクションがあるので、通常可能ではない。
- ・ 各オブザーバは近くのいくつかのセクションを判定するために割り当てることができる。この場合、選手はオブザーバが、自分がセクションに挑戦しているのを見ているかを確認する責任がある。
- ・ 選手たちをグループ分けして、それぞれのグループにオブザーバを一人割り当てられる。その後、このオブザーバは、セクションからセクションに行くグループと一緒に移動する。
- ・ 小さな大会では、オブザーバの必要はない。セクションに挑戦するために待つ選手は、現在セクションをトライしている選手のオブザーバを務めても良い。これは「セルフ・ジャッジ;自己判定」と名付けられる。また、スコアが正しく記録されることを確認するのは選手の責任である。これは小さな競技の最も一般的な方法である。

8. KEEPING SCORE スコアのつけ方

8.1 方法1

小規模は大会のセルフジャッジ（自己判定）では、1人あるいは2人のオブザーバは、このようなコンピュータ又は紙の得点票による番号付セクションスコアを用いる：

		セクション																
選手名	カテゴリ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
ジェーン スミス	エキスパート																	
ジョン アンダーソン	スポーツ																	
例の人	プロ																	

セクションをクリーンした後、選手たちはオブザーバに戻り、彼らがどのセクションをクリーンしたかを伝えなければならない。

この得点のつけ方は、人材を最大限に使うが、選手の正確さに依存し、セクションが非常に広い場合は、効率的ではなく、大規模な競技大会には推奨されない。

8.2 方法2

各選手は競技の開始時にスコアカード(例を参照)を渡され、また、各セクションに挑戦する前にオブザーバに自分のカードを手渡す。セルフジャッジの場合、セクションに挑戦する選手は、自分の渡来を見られるほかの選手にカードを手渡す。セクションをクリーンした場合、オブザーバはそのセクションに対応する欄に署名かパンチにより、セクションを完了したことを示す。競技の終わりに、選手達はスコアの符合のために、大会委員あるいは担当役員にカードを提出する。

スコアカードの例：

選手名：		カテゴリ：
セクション 番号	難易度	合否
1		
2		
3		
4		
5		

9. PARTICIPATION BY THE COURSE SETTER(S) コース設計者の参加

多くの大会は参加者が順部をすることが多いので、コース設計者は、競技することが認められる。コース設計者は他の選手よりコース、セクションに最初から精通している可能性があるが、誰でもセクションを成功するため複数回の挑戦が認められるので、これは利点とならない。しかし、コース設計者がさらに競技することに決めれば、それらは選手責任No.6に抵触するので、大会開始前のセクションを設計、製作している時間に、コースに挑戦することは差し控えるべきである。

10. SAFETY 安全対策

全ての選手は、ヘルメット、すね及び膝プロテクター、及びグローブか、リストガードのような適切な防具を着用しなければならない。危険なセクションは構築されてはならず、選手が高さのある障害物から落ちるか、何とか降りられるような危険なオブジェクトは特に注意すべきであり、人工のセクションは正常に乗る条件下で崩壊や、落下しないように、構築されるべきである。その人選手の能力を越えているセクションをトライする事により危険であるとオブザーバあるいは大会委員が感じた場合、その障害物に挑戦することを選手に禁じることができる。障害物からの落下が特に危険になりうる時に、大会委員は、さらにエキスパート及びプロクラス選手のみ挑戦を許可しても良い。

11. RIDER RESPONSIBILITIES 選手の責任

- a. 選手は規則を熟知していること。
- b. 選手は時間を測定しなければならない。1つの障害物で時間をかけ過ぎ、競技時間の終了前にコースを完成することができない選手のための救済処置はしない。
- c. 選手は、セクションのスタートとゴールがどこであるかを知っておく責任があり、セクションの走行ルートは選手自身が選択する。
- d. 1つの障害物に2つ以上のセクションが混在する場合、1人の選手だけをその障害物があるセクションのどれかを挑戦させることが推奨される。2人以上の選手が一度にセクションを走る状況になれば、右側にいる選手を優先して挑戦させる。
- e. 選手は自身のスコアカードに責任を持つ。もしカードが損傷した場合、選手は新しいものを大会委員に求めることができる。紛失した場合、選手は新しいカードになるが得点は0に戻される。
- f. 選手は、競技開始前に障害物に挑戦してはならない。理想的には、競技開始前にウォーミングアップを競技エリア外で行えるように、別の練習エリアを設けるべきである。
- g. 選手又は観客によるセクションの故意の修正は禁止される。オブジェクトが移動する場合、安定テストのためにオブジェクトを蹴ることは故意の修正ではないことに注意する。セクションが選手によって故意でなく修正されるか壊れている場合、彼らは可能な場合もとの形へ障害物を戻すように大会委員かコース設計者に通知すべきである。

12. PROTESTS AND DISPUTE SETTLEMENT 抗議と紛争解決

オブザーバの判定に対して誰でも抗議を提出することができる。傍観者(他の選手、或いは観客)は、選手がオブザーバによって記録されない違反に気づいた場合、或いはオブザーバが間違っただけを罰を与える場合、抗議は発生する。

抗議は、公式結果が掲示されてからの15分以内に大会委員に提出されなければならない。抗議は文書でなければならない。選手名、セクション番号、講義内容が記述されなければならない。

小規模な大会については、大会委員のみが陪審員としての役割をすることができる。大規模な大会については、陪審員は少なくとも3人のメンバーから構成されるべきである。そして、それはイベントに先立って指定される。適用可能な場合、陪審員は、大会委員、オブザーバ長、或いはイベントコミッショナー、選手の代表から構成される。オブザーバ長がいなければ、大会委員はトライアル競技の陪審員の経験を持ったどんな人も任命することができる。利害衝突を回避するために、抗議内容が陪審員メンバーに近い誰かを含んでいる場合、その人は問題の抗議の評価のために交代する注意するべきである。陪審員は、選手、オブザーバ、および抗議を申し出た人から成るメンバーからの情報を元に判断する。抗議の評価では、疑問点の有利な解釈はオブザーバに委ねられる。陪審員は、目撃者からの証言に基づいてオブザーバを支持する必要はない。その抗議に参加するメンバーが全員事実上同意し、オブザーバが、ペナルティーを科すことに間違いをしたと判断できる場合のみ、オブザーバの決定を覆す。

13. Tie breaking タイブ레이크引き分け

引き分けは大規模な大会のためのものであり、非公式の付属である。より小さな大会で導入するかは、大会委員に委ねられる。コース設計者は、引き分けの選手達に対して新しい、適切なレベルの「タイプレーカー・セクション」の作成を協力するべきである。このセクションは比較的長く、連結したいいくつかの既存のセクション、或いは完全に新しいセクションで構成してもよい。セクションは、後半に難易度の高い障害物を含んでいるべきである。

各引き分けの選手達はこのセクションにトライする。そして、勝者は最も遠くまで(ダブせずに)ライディングした人である。1回の挑戦のみ許可される。

選手の最も遠い地点は、ダブせずに、地面(クランク、ペダル或いはタイヤ)に触れているユニサイクルの一部までと定義される。

選手はコントロールできている必要はない。例えば、選手がタイヤ上に落下した場合は、まぎれもなくダブとなるが、最も遠い地点はダブする前にタイヤが触れた地点になるとみなされる。

複数の選手がタイプレーカー・セクションをクリアした場合は、別のより難易度の高いタイプレーカー・セクションで決着をつけるべきである。

14. CYCLE DESIGN RESTRICTIONS ユニサイクル設計制限

どんなユニサイクルあるいはバイクを使用してもよい。競技中にユニサイクルを変更することに、制限はない。

APPENDIX 1. GUIDELINES FOR COURSE SETTERS

付録1. コース設計者のためのガイドライン

1.1 Numbering and Describing Sections セクションのナンバリングと記述

コース設計者は、セクションにフラグを立てること及び記述するために、次の物を持っているべきである: フラグテープ、ダクトテープ、スプレーペンキ、ホチキス、紙あるいはボール紙、フェルトマーカー及び大型ジップロック・バッグ。さらに、大きな文字A, B, Cなど或いは1, 2, 3などが書かれたラミネートカードは、障害物に記述目的のためにラベルを付けるのに非常に役立つ。

各セクションは、明確な番号、説明書及び(又は)フラグテープで指定し、スタートとゴールの場所を明確にするべきである。また、選手がセクションをクリアした時に、明白にクリアが判るようにすべきである。

セクションの解説はセクション番号及びセクションの記述を含んでいるべきである。セクションに難易度付けをすることは要求されていない。しかし、選手が、どの障害物に挑戦したいかを迅速に決めることができるので、難易度付けがセクションになされ、選手スコアカード上に表記されることが勧められる。難易度付けをすることについてのガイドラインに関しては、付録2を参照のこと。セクション解説は次の情報を含んでいるべきである:

- ・ スタート: スタート位置の記述
- ・ セクション: セクションとセクションの境界の記述
- ・ フィニッシュ: 終了位置の記述

Example Instructions: 解説の例:

セクション 23. 難易度: U3 スタート: ボックス#1 上の黄色いテープの間で乗る セクション: ボックス#1 から、梁 A を渡り、ボックス#2 に乗る、そして梁 B を走る フィニッシュ: 梁 B を走りきり、2本のフラグテープのラインの間にて降車する。

セクションについての記述をより容易にするために、主な障害物に数字及び文字を表示したラベルを付ける。これらは遠くからでも明確に見えるように配慮する。文字と数字を表示したプラスチックラミネートカードは、他の大会で再使用することができるので効果的である。

1つの良い方法は数字を全てのボックスに付け、文字をすべての梁に付けることである。これは、「地面に触れずに、チームAからボックス6に乗車」のようにセクション解説をはるかに容易にする。

セクション解説は、セクションを成功するためにあるテクニックを使用することを選手に要求、禁止をすべきではない。例えば、その指示は、挑戦をしやすくするためにベダルクラブの使用やbash guards(クラッククラブ)を禁止してはならない。

1.2 Section Difficulty セクションの難易度

セクションの難易度の範囲は、参加者の能力レベルで範囲が定まる。最も容易なセクションはすべての参加者が1回或いは2回の挑戦でクリアされるような物にすべきである。そして、より難易度の高いセクションは、一番上手い選手達による多数の挑戦を要求する様な物にすべきである。それは非常に難しく、1人の選手、或いはすべての選手達がクリア出来ないかも知れないような難易度の高いセクションを1つか2つ含ませることが強く推奨される。これは、同点1位を防ぐことになり、選手が以前にはできなかったものに成功すれば、スポーツとしての技術水準を高める助けとなるからである。

1.3 Course Planning: Location and Materials コース設計: 環境と材料

利用可能な資源を最大使用することはとても重要である。事前の立案および適切な物の選択は不可欠である。大きな競技のためにコースをセットするために原料の建築資材を組み立てる時間を、少なくとも1日はとることが期待される。

可能であれば、豊富な自然な障害物を備えたコース位置、或いは人工の障害物を組み入れることで特徴を出すこと。新しい障害物を構築するのではなく、既にそこにあるものを利用する方がはるかに容易であるからである。

セクションは、岩盤、巨石、丸太および丘のような自然なものを使い設置したり、傾斜させたり、積み重ねられたパレットから構築され、レール、壊れたトラック、スクラップ自動車、材木、あるいは他の資料から構築された障害物である。多くの場合、人工の障害物と自然のものを組み合わせると良い。

さらに競技エリア外に基本的練習エリアを構築することが強く推奨される。これは少しの障害物を適当に組み合わせることで作ることができ、ウォームアップにとって重要であり、また競技開始前にコースへ侵入したいという誘惑を減らすことに対して重要である。また、大会中にセクションである建築資材(ツール、ねじおよび原料)が損傷した物を修理する上で必要となる。

1.4 Course Design コース設計

セクションは、組み合わせにより大抵違って来るので、ホッピングや走行などの様々な技術を用いてテストするべきである。多くの場合、トライアルにおける様々な技術のリストを用いてセクションを考えてデザインして組み合わせをいくつか試すのは良いアイデアである。コース・レイアウトは主として利用可能な資源に左右される。豊富な自然な障害物がある場合は、自然の特徴を生かしてセクションを設計すること。

自然か人工セクションについては、資源を最大限にするよい方法としては、中央のセクション(すなわちハブ、中心軸)として使えるいくつかの大きな構造を最初に作り、その後、そのハブの周りにセクションを構成することである。例えば、車、ドラム、大きな石などはハブとなり、小さい構造物で囲うことにより、違う方向からハブを通ったり乗ったりすることが出来る。独立したセクションではなく中心に集められたハブ建造は、少ない建築資材によりセクションが高集中することを考慮に入れる。従来のバイクトライアルと異なり、選手が自分の番を待つことがあるかもしれないが、セクションが重なってデザインされていることに問題はなく、通常、ハブとなるセクションとどそれとは独立しているセクションの組み合わせがあるので最良である。

競技時間中に壊れないように十分な耐久性と変形しないセクションを設計することが非常に重要である。

全体として、コースは左利き或いは右利きの選手、左足前又は右足前ホッピングのスタンスの選手に有利なようにすべきでない。例えば、コース設計者は、左右両方のホッピングを要求するセクションを含めるべきである。

過度に危険のない挑戦ができるセクションを設計することが最も良い。典型的に、最も計画的なセクションとは、ただ大きいだけで(設置のために)移動が難しいものよりは、正確さとバランスを試すためのものを含んでいる。例えば、セクションの構造が大きくするよりも、普通の落下(ドロップ)または簡単な隙間を越えるなどをした後、着地点を小さくしたり、傾斜のあるところにして、難易度を上げる。ユニサイクルの完全なコントロールの下に、選手がセクションを出るという要求をしてはならない。よって、良く設計されたセクションは、コントロールして終了することを選手に強いるべきであり--選手がフィニッシュ・ラインを横切って落車することは一般的であるべきではない。このための最も容易な方法は、最後の難しい障害物とフィニッシュ・ラインの間の容易な土地を少なくとも2m含むことである。次のサイトで以前に構築されたセクションのアルバムが参照できる。

www.krisholm.com/sections

1.5 Time and Space-Saving Strategies 時間短縮および省スペース計画

建築資材が非常に制限され、参加者はほとんどいない場合、代替競技法として、全コースをセットする代わりに、予選ラウンドを行なうことである。まず、少数のセクションがセットされる(1回に1つのセクション)。そして、選手はセクションをすべてトライする。多数回のトライの後に障害物をクリーンにすることができない選手がふるい落とされる。その後、次のセクションがセットされる。また、最終的に1人の選手のみがセクションをクリーンするまでプロセスを繰り返す。このオプションは最小の資源で運営できるが、最終的な手段と見なされるべきである。

APPENDIX 2. GUIDELINES FOR ASSIGNING DIFFICULTY RATINGS TO FREETRIALS SECTIONS

付録2. トライアルセクションの難易度を割り当てるためのガイドライン

セクションに難易度付けをすることは任意である。しかし、選手がどのセクションをトライしたいかは、選手が早く見極めることを助けるという点で有用である。また、選手が自分のスキルレベルを測定する方法を提供することになる。

セクションの難易度を評価する2つの方法を以下に記述する。第1の方法は単純で、ほとんどのバイクおよび(または)ユニサイクルトライアルの大会に有用である。第2の方法(Uシステム)はユニサイクルトライアル特有なので、代表的なユニサイクルトライアルの大会に推奨される。

最も重要な責任は、難易度付けを割り当てることに一貫性を持たせることである。このため、すべてのセクションが構成された後に、難易度付けをすることが最も良い。コース設計者は、さらに自分の権限および判断により、制限と異なる技術で点数割り当てをつけないようにすべきである。これは、同様の難易度レベルを持っているが、異なる技術(例えば、ホッピング、狭い梁の走行、ペダルクラブなど)を要求するセクションの評価にとって特に重要である。

難易度レベルは危険のレベルではない。例えば、コース設計者は、地面から高所になる場合の狭い梁に対してより高い格付けを与えるべきではない。

Simplified Method to Assign Difficulty Ratings 難易度を割り当てる単純化された方法

次の項目は、初心者からエキスパート/プロに4段階の難易度レベルについて述べる半相対的な格付制度である。それはスキー場と同じ難易度シンボルを使用する。セクションの難易度レベルを評価する場合、セクション設計者はセクションをすべて終了し、セクション間の相対的な難易度レベルで最良の感覚を得るためにそれらを後で評価すべきである。必ずしもすべてのコースにすべてのシンボルを使用する必要はない(最も容易か最も困難なセクションは、必ずしも緑の円あるいはダブルの黒ダイヤである必要はない)。ユニサイクリストに対しては、次参照のUレイティングが与えられる。

単純化した難易度付け

Level	Difficulty	U-levels (unicycle only)
 Green Circle	Beginner	U0-U1
 Blue Square	Intermediate	U2-U3
 Black Diamond	Expert	U4-U6
 Double Black Diamond	Pro	U7-U8

2.2 The U-system for rating the difficulty of unicycle trials obstacles and Sections

ユニサイクルトライアル障害物及びセクションの難易度を評価するためのUシステム

この項目はユニサイクルトライアル特有である。

Uシステムは、トライアル障害物に乗る難しさについて記述し、ロッククライミングのために使用された難易度レイティングシステムに基づく、無制限のレイティングシステムである。それは、トライアル競技、レクリエーショントライアル或いはマウンテンユニサイクルでの非常に短いテクニカルセクションに適用することができる。

Uシステムは、それがライディング技術を考慮しないので、ユニサイクル演技(www.unicycling.orgで演技技術レベルを参照)のために定義された「演技技術レベル」と異なる。代わりに、乗るための技術に関係なく、障害物自体の難しさを評価する。

2つの項目が以下に示される。表記1は、各Uレベルの障害物と技術用基準寸法を与える。また、各レベルにはよく知られている日常の障害物の例をセクションとして挙げる。必要によって、各障害物は最も単純に記述することが可能である。たとえUシステムが動きの難しさではなく障害物の難しさを評価しても、例示技術は異なるレベルの選手の動きの難しさのための感覚を与えるのを支援するために提供される。表記2は、各Uレベルの例示タイプの挑戦の単純な記述である。

表記1の障害物は以下に記述される：

- すべてのホッピング、ドロップは均一で、平坦路面である。表記の数値は高さである。
- すべての隙間は、同じ高さで水平で均一の路面である。表記の数値は跳び出す所と着地路面の幅である。
- すべての平均台は水平で、直線、少なくとも3mの長さである。数値は梁の幅である。
- 「+変化」は、難易度を増加させるために均一でない路面の追加を意味する。どんな均一でない路面も普通は難易度を増加させる。
- N/Aは、通常は使わない技術であることを意味する。
- 選手は、これらの表記における参考障害物と比較することにより、他のトライアル問題の難しさに対する「フィーリング」を経験により得る。これにより、無限に多くの障害物の難易度を類別することができるようになる。

表記1：障害物の数値と異なるUレベルのためのテクニック

(インチ表記)

U-レベル	ホッピング (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	ホッピング (静止 状態・サ ドルは ずし)	ホッピング (走行 から)	横跳び (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	横跳び (静止 状態・サ ドルを はずす)	横跳び (走行 から)	跳び下 り (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	跳び下 り (静止 状態・サ ドルは ずし)	跳び下 り (走行 から・サ ドルを はずさ ない)	跳び下 り (走行 から・サ ドルを はずす)	ペダル クラブ 又は クラウ クグラ ブ	丸バイ ブ上の 走行 (幅)	角材上 の走行 (幅)
0	6	n/a	4	6	8	8	12	12	8	8	n/a	n/a	8
1	10	n/a	6	12	12	12	18	18	12	12	n/a	n/a	7
2	14	14	10	16	16	16	24	24	18	18	12	n/a	6
3	18	18	18	26	26	24	36	36	24	24	24	n/a	4
4	n/a	22	22	38	38	38	48	48	36	36	30	8	2
5	n/a	26	26	50	50	50	60	60	48	48	36	6	2+変 化
6	n/a	30	30	62	62	64	72	72	60	60	36+ 変化	3	2+変 化
7	n/a	33	33	n/a	64	78	72+ 変化	84	72	72	36+ 変化	2	2+変 化
8	n/a	36	36	n/a	78	84	72+ 変化	96	72+ 変化	72+ 変化	36+ 変化	2+他	2+変 化

(センチメートル表記)

U-レベル	ホッピング (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	ホッピング (静止 状態・サ ドルは ずし)	ホッピング (走行 から)	横跳び (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	横跳び (静止 状態・サ ドルを はずす)	横跳び (走行 から)	跳び下 り (静止 状態・サ ドルを はずさ ない)	跳び下 り (静止 状態・サ ドルは ずし)	跳び下 り (走行 から・サ ドルを はずさ ない)	跳び下 り (走行 から・サ ドルを はずす)	ペダル クラブ 又は クラウ クグラ ブ	丸バイ ブ上の 走行 (幅)	角材上 の走行 (幅)
0	15	n/a	10	20	20	20	3	30	20	20	n/a	n/a	20
1	25	n/a	15	30	30	30	45	30	30		n/a	n/a	17.5
2	35	35	25	40	40	40	60	60	45	45	30	n/a	15
3	45	45	45	65	65	60	90	90	60	60	60	n/a	10
4	n/a	55	55	95	95	95	120	120	90	9	75	20	5
5	n/a	65	65	125	125	125	150	150	120	120	90	15	5+変 化
6	n/a	75	75	155	155	160	180	180	150	150	90+ 変化	7.5	5+変 化
7	n/a	82.5	82.5	n/a	160	195	180+ 変化	210	180	180	90+ 変化	5	5+変 化
8	n/a	90	90	n/a	195	210	180+ 変化	240	180+ 変化	180+ 変化	90+ 変化	5+変 化	5+変 化

表記2：これは、各U等級で典型的なチャレンジの単純な例について記述する表例である。天然の障害物では複雑になりすぎて記述することができないので、この例はほとんど都市にある地形である。

U-等級	障害物の各難易度評価のU-等級(U-Rating)の例
U0	<ul style="list-style-type: none"> マウンテンユニによって、純粋にタイヤの回転による乗車が可能なクロスカントリーで遭遇するような比較的容易な地形
U1	<ul style="list-style-type: none"> ホッピングで上り下りできるような普通の町にある階段 草と道路を分けるコンクリートで出来た縁石の上の走行
U2	<ul style="list-style-type: none"> ベンチから平坦路面へのドロップ、易しい木の根の多い道路でのセクションのホッピング、フラットトップの駐車場区分枠走行 水平4×4の角材の上で走行
U3	<ul style="list-style-type: none"> ピクニックテーブルから椅子への跳び移り 中古車のボンネットからルーフへのホッピング 2x4の角材の広い方を2m走行 鉄道線路の上を走行
U4	<ul style="list-style-type: none"> 路面からピクニックテーブルの上への直接跳び乗り 4cm幅の梁の上を走行
U5	<ul style="list-style-type: none"> 路面から中古車のボンネット、ルーフ、トランク、路面へと越えて走る 直径90cmの丸太の横へのペダルグラブ乗車
U6	<ul style="list-style-type: none"> ペダルグラブで正方形の棚部分に上がり、タイヤで乗って、巨石の頂上に直接ホッピングで乗る 公園ベンチスタイルの椅子の後ろのレール上に直接サイドホップで跳び乗り、走行する 丸パイプの上から約1m離れた別の丸パイプに跳び移り、その後、地面に降りる。 フェンスをペダルグラブし、反対側の地面へ降りる 鉄道線路上での180°向きを変える
U7	<ul style="list-style-type: none"> 3cm幅のレールの上にペダルグラブをして、その後タイヤで乗って5m走行する 直径3cmの丸パイプの上で補助なし乗車をして5m走る 60cmの高さにある3cm幅の正方形レール上に、直接横向きに跳び乗り、5m走行する 1m間隔で置かれた4つの直径3cmの丸レールに次々跳び移る 直径3cmのパイプを走ったあと、50cm未満離れたほかのパイプに跳び移る。
U8	<ul style="list-style-type: none"> 70cmの高さにある直径3cm幅の丸レールに直接跳び乗り走行する 直径3cmの丸レールを登る、又はカーブ走行する 十分に離れた3つ以上の丸パイプをホッピングで跳び移る。 直径3cmの丸レールをペダルグラブし、その後タイヤで乗り走行する 直径10cm、高さ90cmのボールにペダルグラブをしたあと、タイヤで乗る 鉄道線路の上を走り、反対側の線路に飛び移り、走行する
U9	<ul style="list-style-type: none"> 将来的にはU8より難しいものを作る