

REGLAS INTERNACIONALES DEL TRIAL LIBRE

El Autor: Kris Holm

El traductor: Carlos Bautista

1 Definición de las reglas del trial libre.

La finalidad del trial es montar sobre obstáculos. Una competición de trial tiene lugar en un recorrido que contiene diferentes obstáculos llamados "zonas". Cada zona vale un punto y los recorridos tienen típicamente de 15 a 40 o más zonas. Los ciclistas consiguen puntos pasando satisfactoriamente ("de forma limpia") cada zona desde la salida hasta el final. El objetivo es conseguir el mayor número de puntos posibles pasando "limpias" el mayor número de zonas posibles. Al final del periodo de tiempo especificado, el ciclista con mayor número de puntos (el que haya pasado limpias el mayor número de zonas) es el ganador.

2 EL RECORRIDO

La competición tiene lugar durante un período de tiempo especificado (2 o más horas dependiendo del número de obstáculos), en un conjunto de 15 a >40 zonas numeradas e independientes, de cualquier longitud (típicamente de 3 a 20 m de largo). Las zonas deberían incluir tablones estrechos o troncos, subidas empinadas, rocas, etc.

El nivel de dificultad medio de las zonas variará entre las competiciones dependiendo del nivel de habilidad de los ciclistas participantes. En todas las competiciones, la dificultad de las secciones debería representar uniformemente todos los niveles desde los principiantes hasta los más expertos ciclistas. Ver Apéndice 1 para más información en la configuración de las zonas.

En cada zona habrá escritas instrucciones que identifiquen el número de la zona, su dificultad y una descripción de la zona. Los límites de las zonas estarán definidos con cinta y/o instrucciones que indiquen la línea de salida, límites de zona y línea de llegada.

3 DURACIÓN DE LA COMEPETICIÓN

La mínima duración de la competición es de 2 horas. Si hay más de 30 zonas y un gran número de competidores, es recomendable 3 o más horas. La duración debe ser suficiente para que cada competidor tenga tiempo de intentar cada obstáculo varias veces si es necesario.

Todos los ciclistas deben parar de montar al final del límite de tiempo. Si un ciclista está en medio de un intento cuando se alcanza el tiempo límite le está permitido acabar el intento.

La máxima duración permitida para cada intento en una zona es de dos minutos. Aunque, para zonas extremadamente largas, el Director de la prueba podría incrementar este tiempo límite si fuese necesario.

4 CATEGORIAS EN LA COMPETICIÓN

Los competidores se dividirán en diferentes categorías para la adjudicación de premios. Se deberían incluir las siguientes categorías: principiante, avanzado, experto y Profesional. Las pequeñas pruebas o aquellas destinadas a expertos/profesionales no es necesario que incluyan todas las categorías. Se debería incluir categorías basadas en el género si hay participantes masculinos y femeninos, con un mínimo de tres ciclistas en cada categoría.

5 RESTRICCIONES EN LAS ZONAS POR CATEGORIAS

Normalmente, todos los ciclistas de todas las categorías pueden intentar cualquier zona que deseen, en todo el recorrido. En los casos donde haya una gran variedad de niveles en los ciclistas, o haya restricciones de espacio o tiempo, el Director de la Prueba podría permitir a las categorías experto y profesional saltarse las zonas establecidas para los principiantes. Si se diera este caso, el Director de la Prueba deberá marcar claramente las zonas que pueden ser omitidas. No deberá haber restricción alguna a los ciclistas en intentar zonas difíciles. La única excepción será aquellos casos en los que el Director de la Prueba decida que una sección es demasiado peligrosa para ser intentada por los ciclistas de las categorías principiantes o avanzados.

6 PUNTUACIONES

Cada sección vale un punto, el objetivo es puntuar consiguiendo montar con éxito ("limpiamente") tantas zonas como sea posible en el tiempo especificado.

6.1 Definición de "pasar limpiamente"

Se define pasar limpiamente una sección como sigue:

Entrar en una zona. Se define como el momento en que el buje (eje) delantero del competidor cruza la línea de salida.

Pasar la sección sin tocar ("dub"). "Dub"(Tocar) se define como sigue:

Permitir que cualquier parte del cuerpo del ciclista toque el suelo o un obstáculo. Si la ropa holgada roza el suelo o un obstáculo pero no influye en el equilibrio del ciclista, es aceptable (no se considera tocar). Permitir que cualquier parte de la bicicleta o monociclo excepto el neumático, llanta, radios, bielas, pedales, pedaliar, protector o alojamiento de rodamientos toque el suelo.

Montar o saltar fuera de los límites definidos de la zona. El buje (eje) del monociclo o los bujes (ejes) de la bicicleta debe(n) permanecer dentro de los límites de cada zona en todo momento, aunque el ciclista este en el aire (p.ej. el ciclista no puede saltar sobre un límite de la zona que rodea una esquina, aunque caiga dentro de la sección). Romper la cinta delimitadora o cualquier otro marcador que este delimitando un límite de la zona. Tocar o estirar la cinta no constituye un

“toque”, siempre y cuando el (los) buje(s) permanezcan en el interior de los límites de la zona.

Montar en una zona de cualquier manera que no sea consistente con las instrucciones perfiladas al efecto.

Salir de la zona. Un ciclista sale de la zona cuando el (los) buje(s) cruzan completamente la línea de llegada, o están dentro de la zona definida de salida (como una círculo de cinta en lo alto de una piedra). No es necesario salir bajo control. Si un ciclista está cayendo cuando cruza la línea de salida pero logra salir sin “tocar”, ha conseguido pasar limpiamente la zona.

6.2 Excepciones y notas especiales

Cuando el pedal se engancha en un obstáculo, se permite al ciclista inicialmente tocar con el talón o la punta del pie en el suelo siempre que la mayor parte del pie permanezca en el pedal. Sin embargo, una vez el ciclista recupera la posición, apoyar el talón o la punta del pie en el suelo se considera “tocar”. Es admisible que el cuerpo del ciclista este completamente a un lado de la mitad del monociclo (bicicleta).

Los ciclistas pueden intentar varias veces la zona sin problemas hasta que consigan pasar la zona o decidan abandonarla. Sin embargo, no se consiguen puntos adicionales pasando limpiamente la sección más de una vez, y no se consiguen puntos si el ciclista no consigue pasar limpiamente toda la zona.

Si hay cola de espera para una zona, el ciclista debe ponerse al final de la cola después de cada intento. Cuando se acerque el final del periodo de competición, se dará prioridad aquellos ciclistas que estén intentando la sección por primera vez.

7 OBSERVADORES

Los observadores son responsables de juzgar si un ciclista ha completado satisfactoriamente una zona, Hay muchas formas para que el Director de la Prueba organice a los observadores en el prueba:

Un observador puede ser asignado para juzgar cada zona. Esta es la mejor opción pero no es normalmente posible porque hay normalmente mas zonas que observadores.

Cada observador puede ser asignado para juzgar varias zonas cercanas entre sí. En este caso, es responsabilidad del ciclista asegurarse de que hay un observador que le esta mirando cuando esta intentando la zona.

En pequeñas pruebas, quizás no haya necesidad de observadores. Los ciclistas que esperan para intentar una zona pueden servir de observadores para el ciclista que en ese momento este intentando la zona. Esto es denominado ”auto-evaluación”, y es responsabilidad de los ciclistas asegurarse que las puntuaciones son registradas honradamente. Este es el método más común para las competiciones mas pequeñas

8 GUARDANDO LOS RESULTADOS

8.1. Método 1

En las pequeñas pruebas autoevaluadas, uno o dos observadores guardan los resultados por zonas numeradas en un ordenador o en una hoja de papel como esta:

		Section														
Ciclista:	Categoría	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Pepe López	Experto															
Domingo Quirós	Avanzado															
Ares	Profesional															

Después de pasar limpiamente una sección los ciclistas deben volver al observador y decirle que sección han completado.

Este método de guardar los resultados maximiza el uso de los recursos, pero depende de la honestidad por parte de los ciclistas y no es eficiente si las secciones están muy alejadas unas de otras. No es recomendable para las competiciones importantes.

8.2 Método 2

Se reparte a cada ciclista una tarjeta de puntuación (ver ejemplo) al principio de la competición, y cada ciclista debe entregar su tarjeta al observador antes de intentar la zona. Si la competición es autoevaluada, el ciclista que intenta una zona le da su tarjeta a otro ciclista que deberá observar el intento de la zona..Si consigue completar la zona limpiamente, el observador indica que ha completado la zona marcando o perforando la casilla correspondiente a esa zona. Al final de la competición, los ciclistas entregan su tarjeta al Director de la prueba o a las persona designada contar las puntuaciones.

Ejemplo de tarjeta de puntuación

Nombre :		Categoría:
Número de zona	Dificultad	Completado
1		
2		
3		
4		
5		

9 PARTICIPACION DE CONSTRUCTORES DEL CIRCUITO

Debido a la naturaleza de la bases de muchas pruebas, se les está permitido competir a los constructores del recorrido. Aunque el (los) constructor(es) del recorrido estén más familiarizados con las zonas del recorrido que otros ciclistas, esto no debería constituir una ventaja porque a todo el mundo le esta permitido intentar completar las zonas varias veces. Aunque, si el (los) constructor(es) del recorrido eligen competir también, deberán cumplir la norma Responsabilidad del Ciclista No.6 y abstenerse de montar en el recorrido antes de la competición, incluyendo mientras están diseñando y construyendo las zonas.

10 SEGURIDAD

Todos los ciclistas deben llevar puesto el equipamiento de seguridad adecuado, como casco, espinilleras, coderas y guantes o muñequeras. No se deben construir zonas peligrosas y en particular, no debería haber objetos peligrosos en los que poder caerse si el ciclista cae desde un objeto alto. Las zonas artificiales no deberían ser construidas de tal manera que derrumben o caigan montando en condiciones normales. Si un observador o el Director de la Prueba cree que la seguridad se ve comprometida por un ciclista que intenta una zona por encima de sus posibilidades, pueden prohibir al ciclista intentar ese obstáculo. En los casos en los que la caída desde un obstáculo pueda ser particularmente peligrosa, el Director de la Prueba puede también permitir solo a los ciclistas expertos y / o profesionales intentarlo.

11 RESPONSABILIDADES DEL CICLISTA

- a. El ciclista debe conocer las normas.
- b. El ciclista debe administrar su tiempo. No habrá permisividad con los ciclistas que gasten mucho tiempo intentando un obstáculo y no puedan completar el recorrido antes del final del período de la competición.
- c. Es responsabilidad del ciclista conocer donde empiezan y terminan las zonas, y que trazado debe supuestamente seguir.
- d. Si dos o mas secciones se solapan, es recomendable que solo un ciclista intente la zona que se solapa a un tiempo. Si dos o mas ciclistas están en un lugar de solapamiento de zonas, el ciclista que ha empezado primero tiene preferencia de paso.
- e. El ciclista es responsable es responsable de su tarjeta de puntuación si se le deteriora, el ciclista puede pedir al Director de la Prueba una nueva. Si se le pierde, se le entregará al ciclista una nueva tarjeta pero tendrá que volver a empezar de cero.
- f. Ningún ciclista debe intentar ningún obstáculo antes del comienzo de la competición. Lo ideal es que exista siempre una zona de practicas separada y fuera de la zona de competición, para calentar antes de la competición.

g. Está prohibido la modificación intencionada de las zonas por parte de los ciclistas o los espectadores. Se hace notar que golpear los objetos para comprobar su estabilidad no constituye modificación intencionada de la zona si alguno se mueve. Si una zona es modificada fortuitamente o rota por parte de un ciclista, se debe informar al Director de la Prueba o al constructor del recorrido que colocarán el obstáculo en su posición original si es posible.

12 RESOLUCIÓN DE PROTESTAS Y CONFLICTOS

Cualquiera puede presentar una protesta a un observador de las reglas. Las protestas surgen típicamente cuando un testigo (otro ciclista, o un espectador) observa a un ciclista cometer una infracción que no es vista por el observador, o cuando un observador se equivoca. Las protestas deben ser presentadas al Director de la prueba al menos con quince minutos de antelación a la publicación oficial de los resultados. Las protestas deben ser escritas, y deben contener el ciclista, el número de zona y la descripción de la protesta. Para pequeñas pruebas, el Director de la prueba puede actuar como único miembro del jurado. Para grandes pruebas debería haber un jurado formado por al menos tres miembros y deben ser nombrados antes de que comience la prueba. El jurado debería estar formado por el Director de la prueba, el observador jefe o comisario de la prueba si es aplicable, y un representante de los ciclistas. Si no hay observador jefe, el Director de la prueba puede nombrar cualquier persona con experiencia en trial. Se debe tener cuidado para evitar conflicto de intereses y en el caso de que una protesta involucre a alguien cercano a un miembro del jurado, esa persona debería ser reemplazada para la evaluación de esa protesta en cuestión.

El jurado basará su fallo en los datos proporcionados por las partes relevantes, incluyendo al ciclista, el observador y la persona que presento la protesta. En la evaluación de la protesta, el beneficio de la duda debe otorgársele al observador. El jurado no está obligado a invalidar la decisión del observador basándose en el testimonio de los testigos. Solo si todas las partes presentes en el incidente están de acuerdo con los hechos, y el observador acepta que cometió un error al asignar la penalización, la decisión del observador puede ser modificada

13 DESEMPATES

Se puede necesitar dirigir un desempate en las grandes pruebas y opcionalmente en las pruebas informales. Resolver un desempate en una pequeña prueba se deja a discreción del director de la prueba. El constructor del recorrido puede colaborar con los ciclistas empatados para crear una nueva 'zona de desempate' con un nivel de dificultad apropiado. Esta zona deberá ser relativamente larga y debería estar formada por varias zonas existentes unidas o una zona completamente nueva. La zona debería estar formada por obstáculos de dificultad creciente hacia la salida. Cada ciclista empatado intenta la zona y el vencedor es la persona que monte lo mas lejos posible sin 'tocar'. Solo un intento está permitido. La parte mas alejada del

ciclista está definida por la parte del monociclo (la bicicleta) que está tocando el suelo (la biela, pedal o neumático) que primero toca el suelo. No es necesario que el ciclista este bajo control. Por ejemplo, si un ciclista cae de un salto sobre el neumático, pero inmediatamente toca el suelo, el punto más alejado será la posición donde el neumático estuviera antes de que el ciclista 'tocara'. Si más de un ciclista pasa la zona de desempate limpiamente, se procederá a otro desempate en una zona mas difícil.

14 RESTRICCIONES AL DISEÑO DEL VEHÍCULO

Se puede utilizar cualquier monociclo o bicicleta. No hay restricción en el cambio de monociclo o bicicleta durante la competición

APPENDICE 1 PAUTAS PARA CONSTRUCTORES DE CIRCUITOS

1.1 Numerado y descripción de zonas

Los constructores de circuitos deben asegurarse de que tienen el siguiente material para marcar y señalizar las zonas: cintas delimitadora, cinta adhesiva, spray, grapadora, papel o cartulina, rotulador para tela y bolsas ziploc grandes. Tarjetas plastificadas con grandes letras A, B, C etc o 1, 2, 3 etc son muy útiles para marcar obstáculos para señalizarlos.

Cada sección debe estar claramente numerada y marcada con instrucciones escritas y/o cintas, y tener señalada claramente la zona de salida y llegada. Hay que ser especialmente cuidadoso definiendo la salida para que quede claro cuando el ciclista ha terminado la zona.

Las instrucciones de la zona deberían incluir el numero de zona y una descripción de la zona. No es necesario asignar niveles de dificultad a las zonas. Aunque es recomendable que estén asignados los niveles de dificultad de las secciones y que estén escritos en la tarjeta de puntuación del ciclista, porque esto permite a los ciclistas determinar rápidamente que obstáculos pueden intentar. Ver apéndice 2 para pautas de asignación de niveles de dificultad.

Las instrucciones de la sección deberían incluir la siguiente información:

- Salida. Descripción del punto de salida.
- Zona. Descripción de la zona y sus límites.
- Llegada. Descripción del punto de llegada.

Ejemplo de instrucciones

ZONA 23. Dificultad: U3
Salida: entre la cinta amarilla en la caja #1 ç
Zona: Monta desde Cajón #1 cruza la viga A al Cajón #2 y a la viga B
Llegada: Baja de la viga B a la salida y permanece entre las dos cintas

Para hacer mas sencillo la descripción de las zonas, marca los mayores obstáculos con números y/o letras. Deben ser claramente visibles a distancia. Las tarjetas plastificadas con números o letras son buenas porque pueden ser usadas en otras competiciones.

Una buena estrategia es marcar todos los cajones con números y todas las vigas con letras. Esto hace mucho mas sencillo incluir descripciones como : “Monta desde la viga A al cajón 6 sin tocar el suelo”.

Las instrucciones no deberían requerir o prohibir al ciclista usar ciertas técnicas para completar una zona. Por ejemplo, las instrucciones no deben prohibir apoyar el pedal (pedal grab) o apoyar el protector para aumentar el reto.

1.2 Dificultad de las zonas

El rango de dificultad de las zonas debería corresponder al rango de niveles de habilidad de los participantes. Las zonas mas fáciles deberían poder realizarlas todos los participantes después de uno o dos intentos, y las zonas mas difíciles deberían requerir muchos intentos de los mejores ciclistas.

Es muy recomendable incluir uno o dos secciones que sean tan difíciles que solo puedan ser completadas por un ciclista, o no por todos. Esto ayudará para prevenir empates en el primer puesto. Además ayuda a aumentar el nivel técnico del deporte si un ciclista consigue hacer algo que no se ha hecho nunca antes.

1.3 Planificación del recorrido: Ubicación y materiales

Lo mas importante es maximizar el uso de los recursos disponibles. La planificación previa y la correcta selección del emplazamiento son esenciales. Cuenta como mínimo con un día para preparar el recorrido en una gran

competición , además del tiempo de montaje de los materiales que vayas a utilizar para construir estructuras.

Si es posible, utiliza un emplazamiento donde haya abundantes obstáculos naturales o elementos que puedan ser incorporados a la construcción de obstáculos artificiales.

Las zonas pueden ponerse en elementos naturales como rocas, pedruscos, tronco, cuevas y/o elementos contruidos como pilas de pales, railes, neumáticos de camión, coches de desguace, obstáculos contruidos con madera o cualquier otro material que tengamos a mano. A menudo es bueno combinar obstáculos naturales

con artificiales.

Es muy recomendable también construir una zona de practicas básica montada fuera de la zona de competición. Puede estar formada por un número aleatorio de pequeños obstáculos, es importante para calentar y reducir la tentación de montar en el recorrido de la prueba antes de que comience. Aseguraros de tener a mano material de construcción extra (herramientas, destornilladores, y materias primas) más que suficiente para reparar las zonas dañadas durante la prueba.

1.4 Diseño del recorrido

Las zonas deberán variar substancialmente unas de otra y requerir una variedad de técnicas de salto y rodaje. A menudo, es una buena idea hacerse una lista metal de las distintas técnicas en trial, y diseñar las zonas que prueben cada una de ellas juntas o por separado.

La distribución del recorrido está determinada principalmente por los recursos disponibles. Si hay abundantes obstáculos naturales, diseña las zonas alrededor de los elementos naturales mas obvios. Para las zonas naturales o artificiales, una buena manera de maximizar recursos es construir primero varias estructuras principales que puedan ser usadas como piezas centrales o núcleos, y después diseñar secciones centradas en estos núcleos. Por ejemplo, un coche, bobina o una gran roca, puede servir de centro, rodeado de estructuras más pequeñas que permitan pasar por el centro de diferentes maneras.

Construir en núcleos centralizados en vez de en secciones independientes permite mayor concentración de zonas con menos material de construcción. A diferencia del trial en bicicleta convencional, no es un problema diseñar zonas que se solapen aunque pueda causar retrasos en los ciclistas que esperan su turno. Normalmente una combinación de secciones centralizadas e independientes es lo mejor.

Es extremadamente importante diseñar zonas que sean lo suficientemente duraderas para que no se rompan o cambien en el trascurso de la competición. En conjunto, el recorrido no debe favorecer a ciclistas zurdos o diestros, o a ciclistas que salten con el pie izquierdo o derecho delante. Por ejemplo el constructor del recorrido debería incluir zonas que requieran saltos hacia ambos lados, derecho e izquierdo.

Es mejor diseñar zonas que proporcionen reto sin excesivo riesgo.

Típicamente las mejores zonas diseñadas incluyen movimientos que prueban el equilibrio y la precisión mejor que movimientos que son difíciles porque son grandes. Por ejemplo, mejor que construir un cortado básico grande o un salto entre terreno sencillo, aumenta la dificultad de la zona de recepción o de despegue haciéndolas más pequeñas o con peraltes. Es muy recomendable evitar construcciones con caídas a suelo duro y plano que sean mayores de 1.5 m de altura.

No es necesario que los ciclistas salgan de la zona con pleno control del monociclo o bicicleta. Por consiguiente, una zona bien diseñada debería forzar a los ciclistas a permanecer controladamente para poder terminar. No debería ser común que los ciclistas se cayeran en la línea de llegada. La forma mas sencilla de conseguir esto es incluir al menos dos metros con suelo fácil entre el último obstáculo difícil y la línea de llegada.

Hay un álbum de fotos de zonas contraídas con anterioridad en la dirección

www.krisholm.com/sections.

1.5 Estrategias de ahorro de tiempo y espacio

Si los materiales de construcción son extremadamente limitados y hay pocos participantes. Una estrategia de competición alternativa es crear una ronda eliminatoria, en vez de preparar un recorrido completo.

Se prepara un número pequeño de secciones (tan pocas como una sola cada vez), los ciclistas intentan todas las secciones. Cualquier ciclista que no consiga terminar limpiamente un obstáculo después de muchos intentos es eliminado. Entonces se prepara un segundo conjunto de zona(s), y el proceso se repite hasta que solo un ciclista consiga acabar la zona(s). Esta opción funciona con muy pocos recursos pero debería ser considerada solo como último recurso.

APENDICE 2. PAUTAS PARA ASIGNAR NIVELES DE DIFICULTAD A ZONAS DE TRIAL LIBRE

Asignar niveles de dificultad a las secciones es opcional. Aunque es útil para ayudar a los ciclistas a evaluar rápidamente que zonas quieren intentar, y proporciona al ciclista una manera de medir su nivel de habilidad.

Se describen a continuación dos métodos para valorar la dificultad de las zonas. El primer método es simple y será suficiente para la mayoría de las pruebas de trial libre en bicicleta o monociclo. El segundo método (el Sistema U) es específico para trial en monociclo y se recomienda para las pruebas de trial en monociclo importantes.





La responsabilidad más importante cuando se asignan niveles de dificultad es ser consecuente. Por esta razón es mejor asignar los niveles de dificultad cuando todas las zonas hayan sido construidas. Los constructores deberían no interponer sus propios puntos fuertes y limitaciones en las diferentes técnicas al juzgar los niveles. Esto es especialmente importante para evaluar zonas que tienen similar nivel de dificultad pero que requieren diferentes habilidades (ej. saltar, montar por vigas, apoyar el pedal (pedal grab), etc)

Estos niveles de dificultad no evalúan el nivel de peligrosidad. Por ejemplo, los constructores no deberían dar mayor nivel de dificultad a una viga estrecha si está a una altura considerable del suelo.

Método simplificado de asignar niveles de dificultad

La siguiente tabla es un sistema relativo de evaluar con 4 niveles de dificultad desde principiante a experto/profesional. Usa los mismos símbolos de dificultad que las zonas de ski. Cuando asignan niveles de dificultad a las zonas, los constructores de las zonas deberían terminar todas las zonas y evaluarlas después, para poder contrastar mejor la dificultad relativa entre distintas secciones. No se tienen que usar todas las señales en todos los circuitos (por ejemplo la zona más fácil o mas difícil no tiene que necesariamente ser círculo verde o doble diamante negro. Para moniciclistas, se muestra a continuación el baremo U.

Baremo de dificultad simplificado

Nivel	Dificultad	Niveles U (solo para monociclo)
 Círculo verde	Principia nte	U0-U1
 Cuadrado azul	Intermed io	U2-U3
 Diamante negro	Experto	U4-U6
 Doble diamante negro	Pro	U7-U8

2.2 El sistema U de evaluación de dificultad para secciones y obstáculos de trial en monociclo.

Esta sección es específica para trial en monociclo.

El sistema “U” es un sistema de evaluación de dificultad sin límite superior, para evaluar la dificultad de obstáculos de trial, y se basa en los niveles de dificultad que se usan la escalada en roca. Puede ser aplicado a las competiciones de trial, al trial recreacional o a secciones técnicas muy cortas de un camino de monociclo de montaña.

El sistema “U” es diferente de los “Niveles artísticos de habilidad” definidos para el monociclismo artístico (ver “Niveles artísticos de habilidad” en <http://www.unicycling.org>) porque no considera técnicas de montar en monociclo. En vez de eso, evalúa la dificultad del obstáculo por si mismo, independientemente de la técnica usada para montarlo.

A continuación se muestran dos tablas. La tabla 1 muestra las dimensiones básicas para obstáculos y técnicas en cada nivel “U”, y se muestran ejemplos familiares de obstáculos en cada nivel. Por necesidad, cada obstáculo es el más simple posible de describir. También, aunque el sistema “U” evalúa la dificultad del obstáculo, no la dificultad de movimientos, se muestran ejemplos de técnicas para sobrepasarlos para ayudar al motociclista a tener una visión de la dificultad de los movimientos en los diferentes niveles. La tabla 2 es una descripción simple de distintos retos en cada nivel “U”.

Los obstáculos descritos en la tabla 1 se consideran:

- Todos los saltos y caídas entre superficies lisas y uniformes. La tabla de medidas son las alturas.
- Todos los saltos de espacios vacíos (“gaps” o “huecos”) son entre superficies lisas y uniformes. La tabla de medidas son las alturas.
- Todas las vigas de equilibrio son rectas horizontales y de al menos 3 metros de largo. La medida es el ancho de la viga.
- “+ variación” significa una adicción de terreno no uniforme para incrementar la dificultad. Cualquier terreno no uniforme típicamente incrementará la dificultad
- N/A significa que la técnica no se usará normalmente
- Con la experiencia, el motociclista irá adquiriendo opinión sobre la dificultad de otros obstáculos de trial comparándolos con los obstáculos de referencia de estas tablas. Así un número ilimitado de obstáculos podrán ser clasificados.