Version Arpil 2018

TEIL 3

BAHNRENNEN

UCI und nationales Reglement

Inhaltsverzeichnis

Kapitel ORGANISATION 2
Kapitel WETTKÄMPFE AUF DER BAHN 3
§ 1 Allgemeines 3
Übersetzungslimiten 4
SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN ALLGEMEIN 4
§ 2 200 Meter Zeitfahren 7
§ 3 Sprint 8
SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN SPRINT 8
§ 4 Einzelverfolgung 13
§ 5 Mannschaftsverfolgung 17
SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN MANNSCHAFTSVERFOLGUNG 17
§ 6 Kilometer und 500 Meter Zeitfahren 22
§ 7 Punktefahren 23
§ 8 Keirin 26
§ 9 Teamsprint 31
SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN TEAM SPRINT 31
§10 Madison 35
§11 Scratch 38
§12 Tandem 39
§13 Steher 40
§13b Derny (National) 45
§14 Elimination/ Ausscheidungsfahren 46
§15 6-Tagerennen 47
§16 Omnium 50
SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN OMNIUM (Elite + U19) 51
§17 Tour Lancé 55
§17 Tempo Race 56
Kapitel EINZELWERTUNG BAHN „CLASSEMENT INDIVIDUEL UCI SUR PISTE“ 57
Kapitel UCI BAHN-WELTCUP 68
Kapitel WELTREKORDE 72
Kapitel AUSRÜSTUNG UND INFRASTRUKTUR 77
§ 1 Startblöcke 77
§2 Motorräder für Steherrennen 77
§ 3 Velomotorräder 79
§ 4 Bekleidung des Schrittmachers 82
§ 5 Bekleidung der Schrittmacher auf dem Derny 83
TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN UND ZULASSUNG VON RENNBAHNEN: 83
§ 6 Rennbahnen 83
Kapitel BAHNMANNSCHAFTEN 91
§ 1 Identität 91
§ 2 Rechtlicher und finanzieller Status 92
§ 3 Registrierung bei der UCI 92
§ 4 Mannschaften und Fahrer 93
§ 5 Arbeitsvertrag 93
§ 6 Ablauf des Vertrags 94
§ 7 Auflösung einer Bahnmannschaft 94
§ 8 Sanktionen 94
§ 9 UCI-Mustervertrag zwischen einem Fahrer und einer Bahnmannschaft 94
Kapitel KALENDER 99
Kapitel MASTER 101

Kapitel ORGANISATION

Wettkampfprogramm

3.1.001 (N) Der Organisator muss für jede Auflage seiner Radrennprüfung ein Programm erstellen.

3.1.002 (N) Im Programm müssen die Organisationsdetails aufgeführt sein. Dazu gehören im Minimum folgende Punkte:

- Erwähnung, dass das Rennen entsprechend den UCI-Regeln durchgeführt wird;
- (falls vorhanden) das speziell für das Rennen erstellte Reglement;
- Programm und Zeitplan der einzelnen Prüfungen;
- Beschreibung der Bahn (Länge, Belag, Halle überdacht oder offen…)
- Standort der Permanence, der medizinischen Kontrollräume und des Presseraums;
- Ort und Zeitpunkt für die Kontrolle der Einschreibungen und für die Startnummernausgabe;
- Ort und Zeitpunkt für das Treffen der technischen Direktoren;
- Programm der Siegerehrungen;
- Preise;
- Zusammensetzung des Kommissärskollegiums;
- Name, Adresse und Telefonnummer des Renndirektors;
- Hinweis, das einzig und allein die Bestrafungsskala der UCI zur Anwendung gelangt;
- Antidopingreglement, das angewendet wird.

Sekretariat

3.1.003 (N) Der Organisator muss sicherstellen, dass während des ganzen Rennens innerhalb der Radrennanlage ein permanent besetztes Sekretariat zur Verfügung steht. Eine für die Rennorganisation mitverantwortliche Person muss ständig in diesem Sekretariat anwesend sein.

3.1.004 (N) Die Permanence bleibt operativ, bis die Ergebnisse der UCI übermittelt worden sind, oder, falls die Kommissäre ihre Arbeit noch nicht beendet haben, bis zu dem Zeitpunkt, an dem deren Arbeiten endgültig abgeschlossen sind.

3.1.005 Die Permanence muss mindestens verfügen über: eine Telefonlinie, **Internetverbindung** und ein Fotokopiergerät.
(Textänderung 01.07.17)

Ergebnisse

3.1.006 (N) Sobald die Rennergebnisse bekannt sind, muss der Organisator diese zusammen mit der Liste der gestarteten Fahrer, innerhalb eines Tages per Mail oder perFax an die UCI und an den nationalen Verband übermitteln.
(Textänderung 13.06.08)

3.1.006 N Alle Schweizermeisterschaften Disziplinen werden ausschliesslich auf Preis (siehe Homepage Swiss Cycling Preisgeldschema Bahn) gefahren. Die drei Erstklassierten jeder Disziplin erhalten Medaillen. Die Sieger der Einzelmeisterschaften *1 erhalten dazu das Meistertrikot (rot mit weissem Kreuz). Der aktuelle Schweizermeister muss das Meistertrikot bei Rennen in der

entsprechenden Disziplin (Ausnahmen vermerkt) bis zur Austragung der nächsten Meisterschaft tragen.

3.1.007 (N) Der nationale Verband des Organisators teilt der UCI so rasch als möglich sämtliche Veränderungen der durch den Organisator mitgeteilten Ergebnisse mit.

Sicherheit

3.1.008 Unbeschadet der geltenden rechtlichen und verwaltungstechnischen Bestimmungen und der Vorsichtspflicht jedes einzelnen hat der Veranstalter dafür zu sorgen, dass sich die Rennbahn, das Stadion und sämtliche Installationen in einem guten Zustand befinden und keine Gefahr für die Sicherheit darstellen.

Für die Durchführung von internationalen Rennen kann die UCI zusätzliche Massnahmen oder Installationen verlangen. Falls ein derartiges Begehren nicht gestellt wurde, kann der UCI nicht die Verantwortung für allfällige Vorkommnisse übertragen werden.
(Textänderung 26.08.04)

3.1.009 Unter keinen Umständen dürfen sich mehr Radfahrer auf der Bahn befinden als:
20 (15 Teams für das Madison) auf einer Bahn von 200 m Länge;
24 (18 Teams für das Madison) auf einer Bahn von 250 m Länge;
36 (20 Teams für das Madison) auf einer Bahn von 333.33 m Länge.
(Textänderung 01.01.03; 1.01.05)

3.1.009 N [gelöscht am 2017]

3.1.010 Der UCI kann auf keinen Fall für allfällige Mängel oder Unfälle zur Verantwortung gezogen werden.
(Textänderung 01.01.03)

3.1.010 N Der nationale Verband kann auf keinen Fall für allfällige Mängel oder Unfälle zur Verantwortung gezogen werden.
(Text eingefügt: 01.01.07)

II

Kapitel WETTKÄMPFE AUF DER BAHN

§ 1 Allgemeines

Teilnahme

3.2.001 Bahnradrennen werden gemäss Artikel 1.1.036 organisiert.

Die Fahrer der Kategorie U23 können an Eliterennen starten.

Junioren welche 18 Jahre alt sind, können an Rennen der Kategorie U23 und Elite teilnehmen.
(Textänderung 25.09.07)

3.2.001 N1 **Übersetzungslimiten**

Anfänger Frauen und Herren haben die gleichen Übersetzungen, diese müssen aber angepasst werden, auf jene Kategorie in welcher sie starten. d.h. Fährt ein Junior in Kategorie Anfänger, muss er die Übersetzung der Anfänger berücksichtigen.

U11	5.66 m
U13	6.10 m
U15	6.45 m
U17	7.01 m (entspricht ungefähr 52/16 oder 49/15)
U19	frei

(Text eingefügt: 13.05.2016; 01.01.17)

3.2.001 N2 **SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN ALLGEMEIN**

An den Schweizer Bahn-Meisterschaften sind qualifizierte Bahnfahrer startberechtigt, die im Besitz einer Schweizer Lizenz mit den SUI oder LIE sind. Eine Ausnahme bilden die Meisterschaften im Mannschaftsfahren (Teamsprint und Verfolgung).
Die Junioren im ersten Jahre sind berechtigt in der Mannschaftsverfolgung, im Sprint und Keirin *(nicht aber im KM-Zeitfahren)* in der Kategorie „Elite“ zu starten.

Die Bezeichnung Fahrer oder Rennfahrer gilt auch für Frauen.

In allen Einzelwettkämpfen bestimmen die Kommissäre und die Nationaltrainer die Startreihenfolge für die Qualifikationsläufe.

Während den Schweizermeisterschaften ist es den Fahrern verboten an Rennen der gleichen Disziplin im Ausland teilzunehmen. Swiss Cycling kann in Ausnahmefällen eine Sonderbewilligung erteilen.
(Textänderung: 01.04.08; 01.01.10; 01.05.14)

Verhalten der Fahrer

3.2.002 Die Fahrer dürfen keine Absprachen, Manöver oder Bewegungen vornehmen, die den Ablauf oder das Ergebnis des Rennens beinträchtigen oder verfälschen könnten.

Darüber hinaus müssen die Fahrer auf der Bahn jederzeit die volle Kontrolle über das Fahrrad haben und mindestens eine Hand am Lenker (oder dem zusätzlichen Lenker) haben.
(Textänderung 30.09.10)

3.2.003 Falls Rennfahrer gegeneinander zum Rennen antreten, welche dieselbe Kleidung tragen, so müssen sie ein zusätzliches Merkmal anbringen, das sie voneinander unterscheidet.

Wird ein Event im TV übertragen, ist es den Fahrern nicht gestattet getönte Helmvisiere oder Brillen zutragen, durch welche sie nicht identifiziert werden können, während sie in der Wartezone sitzen. Getönte Helmvisiere oder Brillen dürfen nur auf der Bahn getragen werden.
Bei Nichteinhaltung durch die Athleten wird ihnen ein Buse von CHF 200.00 auferlegt.
(Textänderung 01.01.02; 14.10.16)

3.2.004 Ausser im Falle höherer Gewalt muss jeder Fahrer, der sich für die nächste Runde des Wettkampfs qualifiziert hat, daran teilnehmen, andernfalls wird er disqualifiziert.
(Textänderung 14.10.2016)

3.2.005 Die Fahrer dürfen keine Gegenstände an sich oder ihrem Rennrad mit sich führen die auf die Bahn fallen könnten. Sie dürfen auf der Bahn keinerlei Radiokommunikations-Systeme tragen oder gebrauchen.
Zusätzlich müssen alle elektronischen Instrumente (zum Beispiel Geschwindigkeits oder Leistungsmesser) so angebracht werden, dass sie von den Fahrern nicht gesehen werden können**.**
(*Text änderung 25.09.07; 19.06.09)*

3.2.006 Ein Fahrer darf das Rennen nicht auf Grund einer Unregelmässigkeit, durch die er sich geschädigt fühlt, unterbrechen lassen.

3.2.007 Ausser im Falle einer gegenteiligen Bestimmung kann jeder Fahrer, der gestürzt ist oder die Bahn verlassen hat, um von seinem Rennrad abzusteigen, sich beim Wiederaufsteigen helfen zu lassen. Er muss das Rennen am gleichen Ort und an der gleichen Position, welche er vor dem Sturz oder beim verlassen der Bahn hatte, wieder aufnehmen.
(Textänderung 01.10.11)

3.2.008 Die Fahrer dürfen nicht auf der Côte d'Azur fahren, ausser dies erfolgt unbeabsichtigt. Wenn davon ausgegangen wird, dass der Fahrer dadurch einen Vorteil erlangt hat, wird er je nach Schwere des Verstosses relegiert oder disqualifiziert.
(Textänderung 01.01.02; 15.03.16)

Startnummern

3.2.009 Die Fahrer müssen zwei Startnummern tragen ausgenommen bei folgenden Disziplinen, wo nur eine Nummer genügt: Zeitfahren 500m, Zeitfahren 1000m, Einerverfolgung, Mannschaftsverfolgung, Teamsprint. In einem Omnium müssen die Fahrer in allen Disziplinen zwei Startnummern getragen.
(Textänderung 01.01.02; 01.02.11)

Kommissärskollegium

3.2.010 Die Zusammensetzung des Kommissärskollegiums wird in Artikel 1.2.109 geregelt.

Chefschiedsrichter

3.2.011 (N) Der Präsident des Kommissärskollegiums ernennt ein Mitglied des Kollegiums zum Chefschiedsrichter. Der Präsident selbst kann diese Funktion nicht ausfüllen. Es ist obligatorisch, für folgende Prüfungen einen Chefschiedsrichter zu bestellen: Sprint, Keirin, Punktefahren und Madison.

Der Chefschiedsrichter überwacht als einziger das Verhalten der Rennfahrer während des Rennens und die Einhaltung der Rennvorschriften. In diesem Zusammenhang trifft er allein unverzüglich die Sanktionen und alle übrigen Entscheide, die von den Reglementen vorgeschrieben werden.

3.2.012 Der Chefschiedsrichter nimmt außerhalb der Bahn an einer ruhigen, etwas abseits liegenden Stelle, an der er die gesamte Bahn gut überblicken kann, Platz. Er benötigt ein Hilfsmittel, damit er direkt mit dem Präsidenten des Kommissärkollegiums kommunizieren kann. Bei Weltmeisterschaften, olympischen

Spielen und Weltcup-Wettbewerben benötigt er ebenfalls ein Videogerät mit Zeitlupenfunktion, damit er sich Rennabschnitte ansehen kann. Dieses Gerät muss an einen TV-Bildschirm in der Nähe der Ziellinie angeschlossen sein, so dass sich der Präsident des Kommissärskollegiums dieselben Bilder noch einmal anschauen kann. Ein Techniker, der auf seine Anweisung für die Bedienung und Funktionstüchtigkeit des Videogeräts zuständig ist, steht ihm zur Seite.
(Textänderung 01.10.11)

Verwarnung - Disqualifikation

3.2.013 Jegliche Regelverletzung, die nicht speziell sanktioniert wird und jegliches unsportliche Verhalten wird je nach Schwere mit einer Verwarnung (diese wird mit einer gelben Flagge angezeigt) oder der Disqualifikation (diese wird mit einer roten Flagge angezeigt) bestraft, unbeschadet der in Artikel 12.1.007 vorgesehenen Bussen.
Wird ein Fahrer im Wettkampf relegiert, kann dieser Verweis auch eine Verwahrnung in Abhängigkeit der Schwere, der Absicht und der Auswirkung des Verschuldens mit sich bringen. Ein Fahrer der zum zweiten Mal verwahrnt wird oder zum dritten Mal einen Verweis bekommt, ist disqualifiziert.
Die Kommissäre geben jedesmal, wenn ein Fahrer einen Regelverstoss begeht, dessen Startnummer an. Eine Verwarnung oder Disqualifikation gilt ausschliesslich für eine einzelne Prüfung.
(Textänderung 26.08.04; 10.06.05; 01.02.11)

3.2.014 Bei Rennen, in denen die Regelkonformität des Rennrads gemäss den Artikeln 1.3.006 bis 1.3.020 mittels spezieller Messgeräte überprüft wird, sind die Kommissäre berechtigt, die Ergebnisse nach dem Rennen stichprobenweise nachzukontrollieren. Falls das Rennrad oder dessen Einstellungen reglementswidrig verändert wurden, wird der Rennteilnehmer disqualifiziert.
(Artikel neu eingefügt am 10.06.05)

Zeitmessung

3.2.015 (N) Wenn das Resultat von der gefahrenen Zeit abhängt, so wird die Zeit in Tausendstelsekunden gemessen.

Start

3.2.016 Das Startsignal wird vom Starter mittels Revolver gegeben. Zum Zeitpunkt des Starts befindet sich der Starter in der Mitte der Rennbahn. Falls der Start aus Startblöcken heraus erfolgt, wird folgendermassen vorgegangen: Die Bremsen der Startblöcke werden durch ein elektronisches System simultan gelöst. Das System löst gleichzeitig den Zeitmesser aus. Vor dem Rennfahrer wird eine Uhr plaziert, welche, sobald das Rad fixiert ist, die letzten 50 Sekunden vor dem Start rückwärts abzählt.

3.2.017 Der Start wird einem Fahrer verweigert, der den Start aus Gründen verzögert, die vom Starter nicht anerkannt werden.

Abbruch

3.2.018 Der Starter ist der einzige Kommissär, der über den Abbruch eines Rennens im Falle eines unrechtmässigen Starts entscheiden darf.

3.2.019 Der Abbruch eines Rennens wird, ausser in den Disziplinen 500m und 1000m Zeitfahren, durch einen doppelten Pistolenschuss bekundet.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.020 *[gestrichen am 4.07.03].*

Anerkannte Unfälle

3.2.021 Als anerkannte Unfälle oder Defekte gelten:
- normaler Sturz
- Reifenschaden
- Zerbrechen eines wesentlichen Bestandteiles des Fahrrades

Alle übrigen Zwischenfälle werden als nicht wahrgenommene Unfälle bezeichnet
(Textänderung 01.01.02; 14.10.16)

Zusammensetzung der Startliste

3.2.021 bis Für alle Wettkämpfe ausser Weltcup, Weltmeisterschaften und den Olympischen Spielen, werden die Fahrer und Teams gemäss ihrer aktuellen Rangierung im UCI Bahnklassement aufgestellt. Fahrer und Teams ohne Rangierung sollen zum Schluss, gemäss dem Kommissärkollegiums, in zufälliger Reihenfolge aufgestellt werden.

Bei Weltcup, Weltmeisterschaften und den Olympischen Spielen werden die Fahrer und Teams durch die UCI aufgestellt.
(Artikel eingeführt 01.02.11; Textänderung 01.10.12)

§ 2 200 Meter Zeitfahren

Definition

3.2.022 Die Prüfung «200 Meter Zeitfahren» ist ein Rennen gegen die Uhr. Der Start erfolgt fliegend auf der 200-Meter-Marke, die dazu dient, die Rennfahrer für das Sprintrennen zu selektionieren und einzureihen.
(Textänderung 01.01.02)

Ablauf des Rennens

3.2.023 Die Rennfahrer starten in einer durch die Kommissäre festgelegten Reihenfolge.

3.2.024 Der Rennfahrer begibt sich auf die Rennbahn, sobald der vor ihm fahrende Rennfahrer, der die Zeitmessung ausgelöst hat, an ihm vorbeigefahren ist.
(Textänderung 01.01.02).

3.2.025 Die zurückzulegende Distanz (Anlauf plus 200 Meter) wird je nach Länge der Bahn folgendermassen festgelegt:
Bahnlänge 250 Meter oder weniger: 3 ½ Runden
Bahnlänge 285,714 Meter: 3 Runden
Bahnlänge 333,33 Meter: 2 ½ Runden
Bahnlänge 400 Meter oder mehr: 2 Runden.

3.2.025 N Auf allen Bahnen der Schweiz wird die Distanz gemäss UCI Reglement gefahren.
(Textänderung: 01.04.08)

3.2.026 [gestrichen am 1. Januar 2002].

3.2.027 Im Falle eines untenschiedenen Rennens, werden die Fahrer gemäss der schnellsten Zeit auf den letzten 100 Metern klassiert. Wenn die Zeit auf den letzten 100 Metern nicht erfasst werden kann oder immer noch ein Gleichstand unter den Fahrern herrscht, entscheidet das Los die Rangierung.
(Textänderung 30.09.10)

3.2.028 Im Falle eines Defektes oder Unfalles startet der Fahrer neu. Es ist nur ein einziger neuer Start erlaubt.
(Textänderung 01.01.02; 1.01.04)

§ 3 Sprint

Definition

3.2.029 Der Sprint ist ein Rennen zwischen 2 bis 4 Fahrern über 2 oder 3 Runden.
(Textänderung 01.01.02; 04.07.03)

Rennorganisation

3.2.030 Das Rennen wird gemäss Tabelle in Artikel 3.2.050 durchgeführt.

3.2.030 N **SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN SPRINT**
Die Sprint Schweizermeisterschaft wird wie folgt ausgetragen:

a) Bei mindestens 10 startenden Athleten werden zwei offizielle Titel für Spirnt und Keirin vergeben.

oder

b) Sind weniger als 10 Athleten am Start wird nur ein SM Titel (Sprint) vergeben. In dem Falle wird der Sieger wie folgt ermittelt:
   1. Gesamtrangliste nach Rangpunkten Sprint und Keirin
   2. Im Falle einer Punktegleichheit zählt die Zeit des 200m ZF
   3. Sind zwei Fahrer zeitgleich, wird der Sieger mittels einem Sprinterlauf erkoren

(Textänderung: 01.03.10; 01.03.11; 01.05.14; 01.04.15)

3.2.031 Der Wettbewerb muss mindestens folgendes behinalten:
- acht Fahrer;
- 200 Meter Einzelzeitfahren, fliegender Start;
- 1/4 Final, direkt;
- 1/2 Final, in drei Läufen;
- Final um 3 und 4 Rang und Final um 1 und 2 Rang, in drei Läufen.

(Artikel eingefügt am 30.03.09; Textänderung am 14.10.16)

3.2.032 *[gestrichen am 26.06.14].*

3.2.033 An den Weltcups und an den Weltmeisterschaften nehmen 28 Rennfahrer am Sprintrennen teil. Für alle anderen Wettkämpfe kann das gleiche Format mit weniger Teilnhehmern auf Grundlage der Tabelle gemäss Art. 3.2.050 mit der Qualifikation von 16 oder 8 Fahrern.

Vor dem ersten Wettkampf wird ein Qualifikationsrennen «200 Meter Zeitfahren» durchgeführt, um die 28 schnellsten Rennfahrer zu ermitteln, die dann am Sprintrennen teilnehmen. Das Qualifikationsrennen legt ebenfalls die Zusammensetzung der einzelnen Läufe fest.
(Textänderungen 10.01.02; 26.08.04; 10.06.05; 01.02.11; 20.06.14 ; 14.10.2016)

3.2.034 *[gestrichen am 1. Januar 2002].*

3.2.035 Auf Rennbahnen, die kürzer sind als 333.33 Meter, werden in den einzelnen Läufen 3 Runden gefahren. Auf Rennbahnen, die 333.33 Meter oder länger sind, werden in den einzelnen Läufen 2 Runden gefahren.
(Textänderung 01.01.03).

3.2.036 Tritt ein Fahrer zu einem Zweierlauf nicht an, muss sein Gegner an der Startlinie erscheinen um als Sieger erklärt zu werden. Er muss die Distanz nicht fahren.

3.2.037 Die Startposition wird durch Auslosung festgelegt. Der Fahrer, der die Nummer 1 zieht, muss an der Innenseite der Bahn starten.
Bei Rennen mit zwei Läufen muss im zweiten Lauf der andere Fahrer an der Innenseite der Bahn starten.

Für den eventuellen Entscheidungslauf findet eine neue Auslosung statt.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.037 N Beim 200m-Qualifikations-Zeitfahren mit fliegendem Start ist bei der 200m-Marke eine Zeitmessschwelle anzubringen, die dazu dient die Teilnehmer für die weiteren Läufe zu klassieren. Der Fahrer hat innerhalb der Zeitmessschwelle zu passieren und die Zeitmessung auszulösen. Fahrer, welche die Startschwelle unterhalb der Begrenzung passieren und die Zeitmessung nicht auslösen, erhalten die letzte Zeit gutgeschrieben und werden im Klassement der Qualifikation auf die letzten Plätze gesetzt, in der Reihenfolge ihres Starts.

Ablauf des Rennens

3.2.038 Der Start wird mittels eines Pfeifsignals gegeben.

3.2.038 N1 **Anstossen beim Start**
(Sprint + Keirin, Australienne, Handicap)
Der Betreuer hält den Fahrer an der ausgelosten Position. Beim Startpfiff darf der Betreuer abstossen, muss aber mit beiden Füssen am Boden stehen beleiben.

3.2.038 N2 Der Schweizermeister im Sprint darf das Schweizermeistertrikot an folgenden Wettkämpfen tragen: Sprint und Keirin. Werden für Sprint und Keirin je ein separater Titel vergeben, darf das SM Trikot nur in der Disziplin getragen werden wo der betreffende Fahrer Schweizermeister ist.
(Textänderung: 01.03.10; 01.03.11; 01.05.14; 01.04.2015)

3.2.039 Der Fahrer, der an der Innenseite der Bahn fährt, muss führen und darf dabei bis zur Verfolgerlinie auf der Gegenüberliegendenseite mit keinem Manöver seinem Gegner die Führung aufzwingen. Es sei den er wird von ihm überholt.
Pro Lauf sind zwei Stehversuche von je maximal 30 Sekunden erlaubt. Nach Ablauf deren weisst der Starter den führenden Fahrer an, weiterzufahren. Sollte der Fall eintreten, das der Starter das Rennen abbrechen muss, so wird der Fahrer zum Sieger erklärt, welcher nicht zur Führung verpflichtet war.
Bei einem Dreier- oder Viererlauf wird der fehlbare Fahrer relegiert. Das Rennen wird sofort ohne ihn neu gestartet.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.04; 01.10.11)

3.2.040 *[gestrichen am 1. Januar 2002]*.

3.2.041 Vor den letzten 200 Metern oder dem Beginn des Schlusssprints ist es den Fahrern erlaubt, die ganze Breite der Rennbahn zu nutzen. Nichtsdestotrotz muss genügend Raum für die Durchfahrt des Gegners gelassen werden und es dürfen keine Manöver gefahren werden, die eine Kollision, einen Sturz oder ein Abgedrängtwerden aus der Rennbahn nach sich ziehen könnten.

3.2.042 Während des Endspurts, selbst wenn er vor der 200m Marke eröffnet wurde, muss jeder Fahrer seine Fahrlinie bis zum Ziel beibehalten, es sei denn, er hat eine klaren Vorsprung, ohne den Gegner am Überholen zu hindern.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.043 Ein Fahrer darf einen Gegner, der sich im Sprinterkorridor (rote Linie) befindet, nicht von links angreifen oder überholen. Wenn der führende Fahrer den Sprinterkorridor verlässt und sein Gegner versucht links vorbeizufahren, darf der Fahrer der den Korridor verlassen hat, nur dorthin zurückfahren, wenn er mindestens einen Vorsprung von einer Fahrradlänge hat.

3.2.044 Ein Fahrer, der den Gegner, der sich im Sprinterkorridor befindet, rechts überholt, darf ihn nicht anrempeln oder ihn dazu zwingen, seine Geschwindigkeit plötzlich zu verringern.

3.2.045 Ein Fahrer, der ausserhalb des Sprinterkorridors zum Sprint angesetzt hat, darf – wenn der Sprinterkorridor bereits durch seinen Gegner besetzt ist – nur in diesen hineinfahren, wenn er einen klaren Vorsprung hat.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.046 Wenn der führende Fahrer unter die Messlinie fährt, wird er disqualifiziert; es sei denn, er habe die Linie unabsichtlich überquert und zum Zeitpunkt der Überquerung habe der Ausgang des Rennens bereits sicher festgestanden.

3.2.047 Wenn bei einem Rennen mit drei oder vier Fahrern ein Fahrer durch unzulässiges Verhalten einen anderen Fahrer begünstigt, wird er deklassiert. Das Rennen wird sofort mit zwei oder drei Fahrern neu gefahren.
(Textänderung 01.01.02)

Abruch des Rennens

3.2.048 Das Rennen darf nur abgebrochen werden:

1. Im Falle eines Sturzes.
   Wenn der Sturz absichtlich durch einen Konkurrenten verursacht wird, wird dieser, je nach Schwere des begangenen Fehlers, deklassiert oder aus dem Turnier disqualifiziert. Der andere Fahrer wird zum Sieger erklärt. Bei Rennen mit drei/vier Fahrern wird das Rennen sofort mit zwei/drei Fahrern neu gefahren. Wird der Sturz durch einen Fahrer verursacht, der in einer Kurve zu langsam fährt oder durch einen anderen unbeabsichtigten Fehler eines Konkurrenten ausgelöst wird, so wird das Rennen neu begonnen und der schuldige Fahrer muss von der Innenseite der Bahn starten.
   Wenn der Sturz nicht durch den Fehler eines Konkurrenten verursacht wird, entscheiden die Kommissäre, ob das Rennen mit der gleichen Reihenfolger der Fahrer neu begonnen wird oder ob die Rennposition zum Zeitpunkt des Sturzes als definitiv erzielt betrachtet wird.
2. Im Falle einer Reifenpanne.
3. Im Falle des Bruchs eines wesentlichen Bestandteiles des Rennrades.
   In diesen drei Fällen entscheiden die Kommissäre, ob das Rennen mit der gleichen Reihenfolge der Fahrer neu begonnen wird oder ob die Rennposition zum Zeitpunkt des Zwischenfalles als definitiv erzielt betrachtet wird.
4. a) Wenn der Fahrer das Gleichgewicht verliert, fällt, einen Gegner oder die Ballustrade berührt, wird das Rennen neu begonnen und der betreffende Fahrer muss an der Innenseite der Bahn starten.

b) Wenn der Starter einen offenkundigen Verstoss feststellt und das Rennen vor dem Läuten der Glocke abbricht, das den Beginn der letzten Runde anzeigt, können die Kommissäre den Fahrer, der den Verstoss begeht, deklassieren oder disqualifizieren. Der andere Fahrer wird zum Sieger erklärt oder das Rennen wird, wenn es sich um ein Rennen mit drei/vier Fahrern handelt, mit zwei/drei Fahrern neu gestartet.

(Textänderung 01.01.02)

3.2.049 Wenn der Fahrer, der den Verstoss begeht, nicht deklassiert oder disqualifiziert wird, wird das Rennen neu gestartet und dieser Fahrer muss an der Innenseite der Bahn starten.

(Textänderung 01.01.02)

3.2.050 Tabelle zu den Sprintwettbewerben

WELTCUP und WELTMEISTERSCHAFTEN

PARTANTS	FORMULE	EPREUVE	COMPOSITION	1er	Autres(S)
28	4 meilleurs coureurs passent 1/16 Finales 12 x 2-> 1 = 12	1	N1 -	1A	Classés 17 à 28 selon les qualifications 200 m CLM
		2	N2 -	2A	
		3	N3 -	3A	
		4	N4 -	4A	
		5	N5 – N28	5A	
		6	N6 – N27	6A	
		7	N7 – N26	7A	
		8	N8 – N25	8A	
		9	N9 – N24	9A	
		10	N10 – N23	10A	
		11	N11 – N22	11A	
		12	N12 – N21	12A	
		13	N13 – N20	13A	
		14	N14 – N19	14A	
		15	N15 – N18	15A	
		16	N16 – N17	16A	
16	1/8 Finales 8 x 2 -> 1 = 6	1	1A – 16A	1B	Classés 9 à 16 selon les qualifications 200 m CLM
		2	2A – 15A	2B	
		3	3A – 14A	3B	
		4	4A – 13A	4B	
		5	5A – 12A	5B	
		6	6A – 11A	6B	
		7	7A – 10A	7B	
		8	8A – 9A	8B	
8	1/4 Finales 4 x 2 -> 1 = 4 (en 2 manches, 3 si nécessaire)	1	1B – 8B	1C	Classés 5 à 8 selon les qualifications 200 m CLM
		2	2B – 7B	2C	
		3	3B – 6B	3C	
		4	4B – 5B	4C	
4	1/2 Finales 2 x 2 -> 1 = 2 (en 2 manches, 3 si nécessaire)	1	1C – 4C	1D1	1D2
		2	2C – 3C	2D1	2D2
4	Finales 2 x 2 -> 1 = 2 (en 2 manches, 3 si nécessaire)	1	1D1 – 2D1	1er (or)	2e (argent)
		2	1D2 – 2D2	3e (bronze)	4e

(texte modifié aux 26.08.04; 10.06.05; 20.06.14; 14.10.16; 11.04.17)

JEUX OLYMPIQUES

PARTANTS	FORMULE	ÉPREUVE	COMPOSITION	1er	Autre(s)
18	1/16 Finales	1	N1 - N18	1A1	1A2
	9 X 2 ⇨ 1 = 9	2	N2 - N17	2A1	2A2
		3	N3 - N16	3A1	3A2
		4	N4 - N15	4A1	4A2
		5	N5 - N14	5A1	5A2
		6	N6 - N13	6A1	6A2
		7	N7 - N12	7A1	7A2
		8	N8 - N11	8A1	8A2
		9	N9 - N10	9A1	9A2
	Repêchages	1	1A2 - 6A2 - 9A2	1B	Classés selon
	3 X 3 ⇨ 1 = 3	2	2A2 - 5A2 - 7A2	2B	
		3	3A2 - 4A2 - 8A2	3B	les 200 m CLM
12	1/8 Finales	1	1A1 - 3B	1C1	1C2
	6 X 2 ⇨ 1 = 6	2	2A1 - 2B	2C1	2C2
		3	3A1 - 1B	3C1	3C2
		4	4A1 - 9A1	4C1	4C2
		5	5A1 - 8A1	5C1	5C2
		6	6A1 - 7A1	6C1	6C2
	Repêchages	1	1C2 - 4C2 - 6C2	1D	Pour places
	2 X 3 ⇨ 1 = 2	2	2C2 - 3C2 - 5C2	2D	9 à 12
8	1/4 Finales	1	1C1 - 2D	1F	
	4 X 2 ⇨ 1 = 4	2	2C1 - 1D	2F	Pour places
	(en 2 manches)	3	3C1 - 6C1	3F	5 à 8
		4	4C1 - 5C1	4F	
4	1/2 Finales	1	1F - 4F	1G1	1G2
	2 X 2 ⇨ 1 = 2	2	2F - 3F	2G1	2G2
	(en 2 manches, 3 si nécessaire)				
4	Finales	1	1G1 - 2G1	1er (or)	2e (argent)
	2 X 2 ⇨ 1 = 2	2	1G2 - 2G2	3e (bronze)	4e
	(en 2 manches, 3 si nécessaire)				

3.2.050 N Für die Zusammenstellung der Vorläufe ist allein das Resultat vom Qualifikationszeitfahren über 200m massgebend. In den Vor- und allfälligen Zwischenläufen sind die acht Teilnehmer der Viertelfinals zu ermitteln.
Die ¼ Finale werden in einem Lauf ausgefahren.

§ 4 Einzelverfolgung

Definition

3.2.051 Die Einzelverfolgung ist ein Rennen über eine feste Distanz bei dem zwei Fahrer gegeneinander antreten. Die Fahrer starten an zwei sich auf der Bahn gegenüberliegenden Stellen. Es wird derjenige Fahrer zum Sieger erklärt, der den anderen Fahrer einholt oder die schnellere Zeit gefahren ist.
(Textänderung 01.01.02)

Rennorganisation

3.2.052 Die Rennen werden über folgende Distanzen durchgeführt:
- 4 km für die Herren
- 3 km für die Frauen
- 3 km für die Herren Junioren
- 2 km für die Frauen Junioren.

3.2.053 Das Rennen wird in zwei Phasen organisiert:
1) In den Qualifikationsserien werden auf der Basis der gefahrenen Zeiten die vier schnellsten Rennfahrer ermittelt.
2) Finale.
   Diejenigen Rennfahrer, welche die zwei besten Zeiten herausgefahren haben, treten zum Final um den ersten und den zweiten Platz an, die zwei anderen Rennfahren machen den dritten und den vierten Platz untereinander aus.
   (Textänderung 26.08.04)

3.2.054 An Olympischen Spielen sollte es 3 Phasen des Wettkampfes geben:
1) Die Qualifikationsrunden um die 8 zeitschnellsten Fahrer zu ermitteln.
2) Die erste Wettkampfrunde: Die 8 schnellsten Fahrer werden wie folgt aufeinander abgestimmt:
   Der Fahrer mit der 4. schnellsten Zeit gegen den Fahrer mit der 5. schnellsten Zeit;
   Der Fahrer mit der 3. schnellsten Zeit gegen den Fahrer mit der 6. schnellsten Zeit;
   Der Fahrer mit der 2. schnellsten Zeit gegen den Fahrer mit der 7. schnellsten Zeit;
   Der Fahrer mit der schnellsten Zeit gegen den Fahrer mit der 8. schnellsten Zeit;
3) Die Finalläufe: Die vier Gewinner der Wettkampfrunde bestreiten die Finalläufe. Die zwei schnellsten Fahrer kämpfen im grossen Final um die Plätze eins und zwei. Die übrigen zwei Fahrer kämpfen im kleinen Final um die Plätze drei und vier.
4) Fahrer die in der ersten Wettkampfrunde geschlagen werden, werden auf den Rängen 5-8 gemäss ihren Zeiten in den Halbfinals rangiert. Wenn ein Fahrer überrundet wird, wird er auf Rang 8 klassiert; wenn mehrere Fahrer überrundet werden, werden diese auf die letzten Ränge gemäss der zurückgelegten Distanz bevor der Überrundung, klassiert.

(*Artikel eingefügt am 26.06.07*)

3.2.055 Für die einzelnen Qualifikationsserien lassen die Kommissäre jeweils zwei ungefähr gleich starke Gegner gegeneinander antreten. Die beiden als stärksten eingeschätzten Fahrer sollten hingegen in den Qualifikationsserien nicht gegeneinander antreten.

3.2.056 Bei den Qualifikationsserien wird nur die Zeit berücksichtigt.

Wird ein Fahrer vor der vorgeschriebenen Distanz eingeholt, muss er die Restdistanz zu Ende fahren, damit seine Zeit registriert werden kann.

Ein überholter Fahrer darf unter Androhung der Disqualifikation weder im Windschatten seines Gegners fahren noch ihn überholen.

3.2.057 Wenn bei einem Finalrennen zwischen zwei der besten vier Fahrer ein Fahrer eingeholt wird, ist das Rennen beendet.

3.2.058 Ein Fahrer wird im Moment als eingeholt betrachtet, in dem das Tretlager des Rennrades seines Gegners auf gleicher Höhe mit dem Tretlager des eigenen Rennrades ist.

3.2.059 Bei Aufgabe eines Rennfahrers während der ersten Runde des Wettkampfs wird er nicht ersetzt.
Der aufgebende Rennfahrer belegt den achten Rang.

Wenn mehrere Rennfahrer aufgeben, platzieren sie sich nach dem achten Rang jeweils auf dem nächsttieferen Rang anhand der Zeit, die sie in den Qualifikationsläufen erzielt haben. Der Rennfahrer, der am Start steht, muss das Rennen allein absolvieren, um eine Zeit zu erzielen, die das Zusammenstellen der Finale ermöglicht.
(Text eingefügt 26.06.07)

3.2.060 Wenn ein Fahrer in einem Final nicht antritt, wird sein Gegner zum Sieger erklärt.

Der im Final um den ersten und zweiten Platz nicht anwesende Fahrer kommt auf den zweiten Platz, der im Final um den dritten und vierten Platz nicht anwesende wird als Vierter platziert. Falls nicht anerkannt wird, dass der Fahrer nicht starten kann, so wird der abwesende Fahrer disqualifiziert und seine Platzierung bleibt offen.

3.2.061 Im Falle der Zeitgleichheit auf die Tausendstelsekunde wird der Fahrer zum Sieger erklärt, der in der letzten Runde die bessere Zeit gefahren ist.
(Textänderung 13.06.08)

Installationen

3.2.062 Die Côte d'Azur wird in den Kurven mit Hilfe von 50cm langen Schaumgummistreifen unbefahrbar gemacht, die im Abstand von 5 m ausgelegt werden.

3.2.063 Beim Start werden die beiden Fahrer an zwei diametral gegenüberliegenden Punkten der Rennbahn platziert.

3.2.064 Der Startplatz, der vor der Haupttribühne liegt, wird mit einer roten Platte markiert. Der gegenüberliegende Startplatz wird mit einer grünen Platte markiert.

3.2.065 (N) An der jeweiligen Ziellinie der beiden Fahrer wird ein Gerät installiert, welches die Zeit der Fahrer misst und gleichzeitig ein rotes resp. für den Opponenten ein grünes Licht betätigt, das den genauen Zeitpunkt der Vorbeifahrt anzeigt.

3.2.066 Ein Rundenzähler und eine Glocke werden an der Ziellinie jedes Fahrers installiert.

3.2.067 (N) Die Reihenfolge der Durchfahrt, die Anzahl gefahrener Runden, die Zeit jedes Fahrers und die Zeitdifferenz zwischen den beiden Kontrahenten wird nach jeder halben Runde auf der elektronischen Anzeigetafel angezeigt, ebenso die Schlusszeit beider Fahrer.

3.2.068 Auf Rennbahnen, deren Abmessungen es nicht erlauben, für einen Kilometer Distanz eine bestimmte Anzahl kompletter Runden zu fahren, wird der letzte Kilometer für den Fahrer, der von der roten Platte aus gestartet ist, mit einem roten Wimpel angezeigt, und für den Fahrer, der von der grünen Platte aus gestartet ist, mit einem grünen Wimpel. In Rennen der Juniorinnen wird der letzte halbe Kilometer angezeigt.
(Textänderung 20.09.05)

3.2.069 (N) Während des Starts wird jeder Fahrer durch einem Startblock gehalten.

3.2.069 N Wird der Fahrer beim Start von einem Kommissär gehalten, hat der Fahrer nach der Startvorbereitung (wenn er rennbereit auf dem Rad sitzt) bis zum Start 30 Sekunden Zeit resp. 50 Sekunden so bald das Rad im Startblock festgemacht ist. Die 30, 20 , 10 Sekunden sind dem Fahrer anzugeben und die letzten 5 Sekunden sind dem Fahrer durch herunterzählen bekannt zu geben. Folge = 5-4-3-2-1-Start.

Falls der Start ab einem Startblock erfolgt, wird die folgt verfahren:
Die Bremsen des Gerätes werden durch das elektronische System gelöst, das gleichzeitig die Zeitmessung auslöst. Eine Uhr wird vor dem Fahrer angebracht, die, sobald das Rennrad festgemacht ist, die letzten 50 Sekunden vor dem Start rückwärts zählt.

Der Start wird durch den Starter, der in der Mitte des Innenraums steht, durch einen Pistolenschuss erteilt.
(Textänderung: 01.04.08)

Ablauf des Rennens

3.2.070 Der Start erfolgt auf der Rennbahn.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.071 Startplatz der Fahrer:

a) Für die Qualifikationsserien legen die Kommissäre den Startplatz jedes einzelnen Fahrers fest.
b) Im Final liegt das Ziel für den Fahrer, der in den Qualifikationsserien die beste Zeit herausgefahren hat, vor der Haupttribüne.
c) Im Final liegt das Ziel für den Fahrer, welcher in der vorherigen Phase des Wettkampfes die beste Zeit herausgefahren hat, vor der Haupttribüne.

(Textänderungen 01.01.02; 26.08.04; 26.06.07)

3.2.072 Der Starter bricht das Rennen im Falle eines nicht ordnungsgemässen Starts durch einen doppelten Pistolenschuss ab. Das Rennen wird darauf neu gestartet.

Ein Fahrer der in den Qualifikationsserien zwei Fehlstarts provoziert wird disqualifiziert.

Ein Fahrer, der während der Finals zwei Fehlstarts provoziert verliert seinen Final.
(Textänderung 20.09.05)

3.2.073 Im Final kennzeichnet ein Pistolenschuss das Ende des Rennens in dem Moment, in dem jeder Fahrer seine Ziellinie überfährt, die Distanz beendet oder wo ein Fahrer den anderen einholt.
(Textänderung 01.10.11)

Unfälle

3.2.074 Qualifikationsserien:
Bei einem Unfall in der ersten Halbrunden-Durchfahrt, wird das Rennen umgehend gestoppt und neu begonnen.

Nach der ersten Halbrunden-Durchfahrt wird das Rennen nicht gestoppt. Nur einem Fahrer, der das Opfer eines anerkannten oder nicht anerkannten Unfalles oder Defektes ist, darf am Ende der Qualifikationsrunden nochmals an den Start gehen. (allein gegen die Uhr oder mit einem Fahrer, der sich in der gleichen Lage befindet).
Einem Fahrer werden insgesamt nur zwei Starts gewährt.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.04)

3.2.075 Erste Runde des Wettkampfes und Final:
Wenn sich ein Unfall oder Defekt während der ersten Halbrunden-Durchfahrt ereignet, wird das Rennen angehalten. Es wird sofort von den zwei Fahrern neu begonnen.

Erste Runde des Wettbewerbs:
Nach der ersten Halbrunden-Durchfahrt wird das Rennen nicht gestoppt. Fahrer eines anerkannten oder nicht anerkannten Unfalles, kann nochmals allein gegen die Uhr am Ende des Wettkampfes starten. Sein Gegner setzt das Rennen fort, um seine Zeit nehmen zu lassen.

Fahrer welche nach der ersten Runde ausgeschieden sind, werden nach der gefahrenen Zeit klassiert.

Finals:
Bei einem Zwischenfall welcher sich auf den ersten halben Runde ereignet, wird das Rennen unterbrochen und mit maximal 5 Minuten verspätung neu gestartet.
Nach der ersten halben Runde wird kein Zwischenfall mehr berücksichtigt. Der Fahrer, der Opfer eines Vorfalls ist, wird im Finale als geschlagen betrachtet.
(Textänderungen 01.01.02; 1.01.04; 26.08.04; 26.06.07; 05.03.2018)

3.2.076 Für jeden Durchlauf, inklusive Final, wird infolge eines Unfalls ein einziger Neustart gewährt.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.076 bis *[gestrichen am 01.01.2002]*

§ 5 Mannschaftsverfolgung

Definition

3.2.077 Die Mannschaftsverfolgung ist ein Rennen über eine Distanz von 4 km, bei dem zwei Mannschaften mit 4 Fahrern gegeneinander antreten, die an zwei sich auf der Bahn gegenüberliegenden Stellen starten. Diejenige Mannschaft wird zum Sieger erklärt, die die andere Mannschaft einholt oder die bessere Zeit fährt.

Der Wettbewerb der Männer und Frauen geht über 4 km mit Mannschaften à vier Fahrer
(Textänderung 01.01.02; 26.06.07; 25.02.13)

Organisation des Wettkampfs

3.2.078 Abgesehen von den Spezifikationen, die im vorliegenden Paragraph, auch unausgesprochen, enthalten sind, gelten die Regeln für die Einerverfolgung auch für die Mannschaftsverfolgung.

3.2.079 Die Mannschaften bestehen aus Fahrern, die für diesen Wettbewerb angemeldet sind. Die Zusammensetzung der Mannschaft von einem Rennen zum andern variieren.

Die sportlichen Leiter müssen die Kommissäre mindestens eine Stunde vor dem anfang des Laufs des betroffenen Wettkampfes unterrichten.
(Textänderung 01.01.02; 30.09.10)

3.2.079 N **SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN MANNSCHAFTSVERFOLGUNG**
Um startberechtigte Mannschaften zu bilden sind folgende Prioritäten zu respektieren.

1. Klubmannschaft, Kantonale Selektion, „Marken“- Teams
2. Interkantonale Selektion

Klubmannschaften
Eine Klubmannschaft muss unbedingt aus Fahrern, welche im Klub lizenziert sind zusammengesetzt sein. Der Präsident bestimmt den Verantwortlichen der Mannschaft. Die Mannschaft muss das Klubtrikot tragen.

Kantonale Selektion
Eine Kantonale Selektion kann teilnehmen, wenn Klubs/ Sektionen selber nicht genügend Fahrer haben, um eine Mannschaft aufzustellen oder mehr als 4 Fahrer, die teilnehmen könnten. Die besten Fahrer müssen die Klubmannschaft formieren . Diese Zusammenstellung muss schriftlich bis spätestens 14 Tage vor dem Wettkampf an den Disziplinenverantwortlichen der Geschäftsstelle von Swiss Cycling unterbreitet werden. Der Kantonalverband bestimmt einen Verantwortlichen der Kantonalen Selektion. Die Mannschaft muss das Trikot des Kantonalverbandes tragen, am Rennen wie auch auf dem Podium.

„Marken“- Teams
Für Teams, welche per 1.1. der laufenden Saison bei Swiss Cycling offiziell eingeschrieben sind.

Interkantonale Selektion

Ein Interkantonale Selektion kann mit Fahrern aus verschiedenen Kantonalverbänden starten, welche selber nicht genügend Fahrer haben um eine Mannschaft zu stellen. Diese Zusammenstellung muss schriftlich bis spätestens 14 Tage vor dem Wettkampf an den Disziplinenverantwortlichen der Geschäftsstelle von Swiss Cycling unterbreitet werden. Die interkantonale Mannschaft bestimmt einen Verantwortlichen für diese Selektion. Die Fahrer müssen einheitliche Trikots tragen. Sie können von einem regionalen oder kantonalen Verband sein. Die Mannschaft muss am Rennen und auch auf dem Podium das gleiche Trikot tragen.

Die Teilnehmer müssen zwingend im Besitz einer Lizenz von Swiss Cycling sein.
Pro Mannschaft ist maximal ein Ausländischer Fahrer (mit Swiss Cycling Lizenz) startberechtigt.
Dieser muss jedoch seit 12 Monaten im Club lizenziert sein.

Die eingeschriebenen Mannschaften bestreiten zwingend alle Läufe in den gemeldeten Formation (inkl. Ersatz).
(Textänderung:01.01.06, 01.10.07, 01.01.08; 01.05.14)

3.2.080 Die Zeit und das Klassement von jeder Mannschaft wird mit dem dritten Fahrer jeder Mannschaft festgelegt. Die Zeit wird am Vorderrad des dritten Fahrers jeder Mannschaft registriert.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.03)

3.2.081 Eine Mannschaft ist in dem Augenblick eingeholt, wenn die gegnerische Mannschaft (zumindest 3 Fahrer die zusammen fahren) auf gleicher Höhe oder weniger als einen Meter entfernt ist.

3.2.082 Um die besten 4 Mannschaften zu ermitteln, werden Qualifikationsserien organisiert. 8 bei Olympischen Spielen.
(Textänderung 01.01.02; 26.08.04; 26.06.07)

3.2.083 In der Qualifikation **fährt jede Mannschaft gegen die Uhr**

Abhängig von der Anzahl der gemeldeten Teams, kann das Kommissärs Panel entschieden, die Qualifikation mit zwei Teams pro Runde zu absolvieren.

Die Aufstellung erfolgt durch die geplante Zeite, welche der Team Manager bei der Fahrerbestätigug meldet. Die beiden als stärksten eingeschätzten Mannschaften sollten hingegen in den Qualifikationsserien nicht gegeneinander antreten.
(Textänderung 14.10.16; 01.07.2017)

3.2.084 *[gestrichen am 1. Januar 2002].*

3.2.085 Das Rennen wird in zwei Phasen organisiert:

1) In den Qualifikationsserien werden auf der Basis der gefahrenen Zeiten die vier schnellsten Mannschaften ermittelt;

2) Finals.
Diejenigen Mannschaften, welche die zwei besten Zeiten herausgefahren haben, treten zum Final um den ersten und den zweiten Platz an, die zwei anderen Mannschaften machen den dritten und den vierten Platz untereinander aus.

Bei den Weltcups, Weltmeisterschaften und Olympischen Spielen treten in der ersten Wettkampfrunde die 8 Teams mit den besten Zeiten aus den Qualifikationsläufen wie folgt gegen einander an:
Der Fahrer mit der sechstbesten Zeit tritt gegen den Fahrer mit der siebtbesten Zeit an.
Der Fahrer mit der fünftbesten Zeit tritt gegen den Fahrer mit der achtbesten Zeit an.
Der Fahrer mit der zweitbesten Zeit tritt gegen den Fahrer mit der drittbesten Zeit an.
Der Fahrer mit der besten Zeit tritt gegen den Fahrer mit der vierbesten Zeit an.

Die Läufe sollen in umgekehrter Reihenfolge wie unten beschrieben gefahren werden.

Die Gewinner aus den letzten zwei Läufen der ersten Wettkampfrunde fahren im Final um den ersten und zweiten Platz.

Die 6 übrig gebliebenen Teams werden gemäss ihren Zeiten aus der ersten Wettkampfrunde rangiert und bestreiten die Finals wie folgt:
Die zwei schnellsten Teams fahren das Final um den 3. und 4. Platz.

Nur an Olympischen Spielen
Die zwei folgenden schnellsten Teams fahren das Final um den 5. und 6. Platz.
Die letzten zwei Teams fahren das Final um den 7. Und 8. Platz.
.(Textänderung 01.01.02; 26.08.04; 26.06.07; 01.02.11; 20.06.14; 14.10.2016)

3.2.086 Wenn in den Finals eine Mannschaft von der anderen eingeholt worden ist, wird das Rennen beendet und die einholende Mannschaft wird zum Sieger erklärt.

3.2.087 Unvollständige Mannschaften dürfen nicht starten, ausserdem können sie disqualifiziert werden.

Sollte eine Mannschaft in der ersten Runde des Wettbewerbs Forfait erklären, wird sie nicht ersetzt. Die Mannschaft, die Forfait erklärt hat, wird auf Platz acht eingestuft.

Falls mehrere Mannschaften Forfait erklären, werden diese auf Platz acht und niedriger, je nach der in der Qualifikation erzielten Zeit, eingestuft. Falls die Fahrunfähigkeit durch das Kommissärskollegium nicht anerkannt wird, wird die abwesende Mannschaft disqualifiziert. Ihr Platz bleibt dann vakant.
Das Team welches startet, muss alleine fahren um eine Zeit einzufahren, welche die Zusammenstellung der Finals bestimmt.
(Text eingefügt; 26.06.07; 01.10.11)

3.2.088 Falls eine Mannschaft in den Finals Forfait erklärt, wird die gegnerische Mannschaft zum Sieger erklärt. Die nicht an den Start gegangene Mannschaft wird in diesem Rennen auf Platz zwei gesetzt.
Falls keine Fahrunfähigkeit der abwesenden Mannschaft durch das Kommissärskollegium anerkannt wird, wird die abwesende Mannschaft disqualifiziert. Ihr Platz bleibt vakant.
(Text geändert 01.10.11)

3.2.089 Die Fälle, in denen Forfait erklärt wird oder in denen Zeitgleichheit besteht, werden entsprechend dem Reglement für die Einzelverfolgung behandelt.

Falls der Fall eintritt, dass Mannschaften mit gleicher Zeit klassiert werden müssen, auf die folgende Punkte zutreffen, so werden diese Mannschaften folgendermassen klassiert (in absteigender Reihenfolge ab Rang 8):
• Mannschaften, die forfait erklärt haben (Artikel 3.2.087), danach
• Mannschaften, die zwei Fehlstarts provoziert haben (Artikel 3.2.095), danach
• Mannschaften, die wegen Stossens disqualifiziert wurden (Artikel 3.2.096), danach
• Mannschaften, die infolge eines Unfalls nicht mehr komplett sind (Artikel 3.2.100), danach
• Mannschaften, die eingeholt wurden (Artikel 3.2.085).
(Textänderung 01.01.02)

Einrichtungen

3.2.090 (N) Auf den Verfolgerlinien wird ein elektronisches Zeitmessband installiert, mit dem die Zieldurchfahrt des Vorderrads des dritten Rennfahrers jeder Mannschaft gemessen werden kann.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.091 Die Zeitnahme und die Erfassung jeder Halbrunden-Durchfahrt erfolgen am Vorderrad des dritten Fahrers.
(Textänderung 01.02.11)

Ablauf des Rennens

3.2.092 Die Fahrer jeder Mannschaft werden nebeneinander an der Startlinie aufgestellt. Der seitliche Abstand zwischen jedem Fahrer muss einen Meter betragen.

(N) Der Fahrer am Bahninnenrand wird durch einen Startblock gehalten. Dieser Fahrer muss bis zur ersten Ablösung die Spitze übernehmen.
(Textänderung 03.03.14)

3.2.093 [gestrichen 03.03.14]

3.2.094 Falls ein Fehlstart erfolgt ist, stoppt der Starter das Rennen mit zwei Schüssen aus dem Revolver. Ein Fehlstart liegt beispielsweise dann vor, wenn einer der Fahrer den Start antizipiert oder wenn der Fahrer auf der Innenbahn nicht die Führungsposition übernimmt.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.095 Eine Mannschaft die in der Qualifikation zwei Fehlstarts verursacht, scheidet aus.

Eine Mannschaft die in der ersten Wettkampfrunde (Viertelfinals) zwei Fehlstarts verursacht, wird auf den achten Platz gesetzt.

Die Mannschaft welche zwei Fehler im Final verursacht, verliert ihren Final.
(Textänderung 1.01.02; 26.08.04, 26.06.07)

3.2.096 Das Abstossen zwischen Mannschaftskollegen ist absolut verboten und wird in den Qualifikationsserien mit Disqualifikation der Mannschaft und während der ersten Wettkampfrunde oder während der entsprechenden Finals mit Deklassierung bestraft.
(Textänderung 01.01.02; 26.08.04;26.06.07)

3.2.097 Wenn die Kommissäre feststellen, dass eine Mannschaft sich überholen lassen muss, so zeigen sie ihr mit Hilfe einer roten Fahne das Verbot an, eine Ablösung durchzuführen um einen Zusammenstoss mit der gegnerischen Mannschaft zu vermeiden damit diese nicht in ihrer Fortbewegung behindert wird.

Jedes Nichteinhalten dieser Instruktion führt zu einer sofortigen Disqualifikation der Mannschaft.
(Textänderung 1.01.02)

3.2.098 Das Rennen ist beendet, wenn entweder der dritte Fahrer jeder Mannschaft die für ihn geltende Ziellinie nach Absolvierung der gesamten Strecke überfahren hat oder, in den Finals, sobald eine Mannschaft (d.h. mindestens 3 zusammen fahrende Mannschaftsmitglieder) von der gegnerischen eingeholt wird.
(Textänderung 1.01.02)

Unfälle

3.2.099 Bei den Qualifikationsserien:
Wenn vor der ersten Halbrundendurchfahrt eine Mannschaft von einem Unfall oder Defekt (anerkannt oder nicht anerkannt) betroffen wird, wird das Rennen sofort neu begonnen.

Wenn sich nach der ersten halben Runde ein Unfall ereignet, an dem nur ein Fahrer beteiligt ist, kann das Team entweder mit 3 Fahrern weiterfahren oder das Rennen abbrechen. Entscheidet sich das Team abzubrechen, muss es dies innerhalb derjenigen Runde tun, während der sich der Unfall ereignet hat; andernfalls wird es disqualifiziert. Wenn möglich muss das andere Team das Rennen fortsetzen

Wenn ein Team infolge eines Unfalls das Rennen abgebrochen hat, wird es am Schluss der Qualifikationsläufe erneut an den Start geschickt, gegebenenfalls zusammen mit einem weiteren Team, das sich in derselben Situation befindet.

Sollte eine Mannschaft bei ihrem neuen Versuch Opfer eines Unfalles oder Defektes (anerkannt oder nicht anerkannt) werden, scheidet sie aus.

In jedem Lauf, einschliesslich der Finals, ist nur ein einziger Neustart nach einem Unfall oder Defekt gestattet.
(Textänderung 01.01.02; 01.02.03; 01.01.04; 26.08.04; 26.06.07; 25.02.13)

3.2.100 Erste Wettkampfrunde und Finals:
Im Falle eines Unfalles oder Defektes, der sich in der ersten Halbrundendurchfahrt ereignet, wird das Rennen gestoppt und neu gestartet. Wenn die Mannschaft bei ihrem erneuten Versuch Opfer eines weiteren Unfalles ist (anerkannt oder nicht anerkannt) scheidet sie aus.

Nach der ersten Halbrundendurchfahrt wird kein Unfall oder Defekt (anerkannt oder nicht) mehr berücksichtigt. Das Rennen wird fortgesetzt, wenn die verunglückte Mannschaft noch drei Fahrer im Rennen behält.

Ist dies nicht der Fall, so muss diese Mannschaft anhalten:
- Wenn es sich um die erste Runde handelt, wird sie auf den letzten Platz ihrer Gruppe platziert.
- Wenn es sich um Finals handelt, gilt sie als geschlagen.

In jedem Lauf, einschliesslich der Finals, ist nur ein einziger Neustart nach einem Unfall gestattet.
(Textänderung 01.01.02; 26.08.04; 26.06.07)

§ 6 Kilometer und 500 Meter Zeitfahren

Definition

3.2.101 Das sogenannte 1000m-Rennen, bzw. 500m-Rennen ist ein Einzelzeitfahren mit stehendem Start.

3.2.102 Im Weltcup und an den Weltmeisterschaften fahren die Männer über 1000m und die Frauen über 500 m.

Organisation des Wettkampfs

3.2.103 [gestrichen am 14. Oktober 2016].

3.2.104 Die Startreihenfolge wird durch die Kommissäre festgelegt.

3.2.105 [gestrichen am 01.02.11].

3.2.106 Die Qualifikationsrunden werden in Läufen an zwei Fahrer ausgetragen, um die besten 8 Fahrer zu ermittelen. Im Finale ist jeder Fahrer alleine auf der Bahn.
(Textänderung 14.10.2016)

3.2.106 bis Der Event wird in zwei Phasen aufgeteilt:
1. Qualifikationsrunde für die Selektion der 8 besten Fahrern bassierend auf ihren Zeiten
2. Final

(Text eingefügt 14.10.2016)

3.2.107 Bei Zeitgleichheit in den ersten drei Rängen wird allen entsprechend klassierten Fahrern eine identische Medaille überreicht.

3.2.108 Alle Wettkampfteilnehmer müssen ihren Versuch während der gleichen Veranstaltung unternehmen. Kann dieses Rennen nicht beendet werden, z.B. auf

Grund der Witterungsverhältnisse, so müssen alle Teilnehmer bei der nächsten Veranstaltung noch einmal starten und die vorher erzielten Ergebnisse werden nicht berücksichtigt.

Ablauf des Wettkampfs

3.2.109 Die Côte d'Azur wird in den Kurven mit Hilfe von 50cm langen Schaumgummistreifen, die im Abstand von 5m ausgelegt werden, unbefahrbar gemacht.

3.2.110 (N) Beim Start wird der Fahrer von einem Startblock gehalten.

3.2.110 N Wird der Fahrer beim Start von einem Kommissär gehalten, hat der Fahrer nach der Startvorbereitung (wenn er rennbereit auf dem Rad sitzt) bis zum Start 30 Sekunden Zeit resp. 50 Sekunden so bald das Rad im Startinggate festgemacht ist. Die 30, 20 , 10 Sekunden sind dem Fahrer anzugeben und die letzten 5 Sekunden sind dem Fahrer durch herunterzählen bekannt zu geben. Folge = 5-4-3-2-1-Start.

Falls der Start ab einem Startblock erfolgt, wird wie folgt verfahren:
Die Bremsen des Gerätes werden durch das elektronische System gelöst, das gleichzeitig die Zeitmessung auslöst. Eine Uhr wird vor dem Fahrer angebracht, die, sobald das Rennrad festgemacht ist, die letzten 50 Sekunden vor dem Start rückwärts zählt.

Der Start wird durch den Starter, der in der Mitte des Innenraums steht, durch einen Pistolenschuss erteilt.
(Textänderung: 01.04.06; 01.03.11)

3.2.111 Der Start erfolgt an der Innenkante der Bahn.

3.2.112 Im Falle eines falschen Startes muss der Fahrer sofort wieder starten.

Im Falle eines anerkannten Unfalles oder Defektes startet der Fahrer nach einer Pause von ca. 15 Minuten erneut.

Ein Fahrer hat insgesamt nur zwei Startversuche.
(Textänderung 01.01.02;0 1.01.04)

3.2.113 *[gestrichen am 1. Januar 2002].*

§ 7 Punktefahren

Definition

3.2.114 Das Punktefahren ist eine Disziplin, in der sich die Gesamtwertung aus den angesammelten Punkten ergibt, die die Fahrer bei den Zwischensprints, im Finalsprint und pro gewonnene Runde erzielt haben.
(Textänderungen 01.01.02; 01.01.03)

Organisation des Wettkampfs

3.2.115 Je nach Anzahl von Fahrern, welche die Spezialprüfung bestreiten, können die Kommissäre Qualifikationsserien anberaumen und bestimmen, welche Anzahl der jeweils besten Fahrer aus diesen Qualifikationsserien die Finals bestreiten.

3.2.116 Auf einer 250 Meter Bahn oder einer kürzeren, werden die Spurtwertung alles 10 Runden ausgetragen. Der Wettbewerb sollte über multiziplierbaren Rundenanzahl von zehn gehen. Auf anderen Bahnen erfolgt die Spurtwertungen alle 2 km, d.h. nach jeder Anzahl Runden, die der Distanz von 2 km am nächsten kommt:

- alle 7 Runden auf einer Bahn von 285,714 m
- alle 6 Runden auf einer Bahn von 333,33 m
- alle 5 Runden auf einer Bahn von 400 m.

3.2.117 Die Wettkämpfe müssen über die Distanz, Anzahl Runden und Anzahl Sprints gemäss Tabelle erfolgen.

LONGUEUR	HOMMES				FEMMES				HOMMES JUNIORS		FEMMES JUNIORS	
DE LA	Qualifications		Finale		Qualifications		Finale		Finale		Finale	
PISTE	15 km		30 km		10 km		20 km		15 km		10 km	
(en m)	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint
250	60	6	120	12	40	4	80	8	60	6	40	4
LONGUEUR	HOMMES				FEMMES				HOMMES JUNIORS		FEMMES JUNIORS	
DE LA	Qualifications		Finale		Qualifications		Finale		Finale		Finale	
PISTE	16 km		30 km		10 km		20 km		16 km		10 km	
(en m)	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint
285,714	56	8	105	15	35	5	70	10	56	8	35	5
333,33	48	8	90	15	30	5	60	10	48	8	30	5
400	40	8	75	15	25	5	50	10	40	8	25	5

An Weltmeisterschaften gelten folgende Distanzen, Anzahl Runden und Sprints (inklusive Schlusssprint):

LONGUEUR	*HOMMES*		*FEMMES*		*HOMMES JUNIORS*				*FEMMES JUNIORS*			
DE LA	*Finale*		*Finale*		*Qualification*		*Finale*		*Qualification*		*Finale*	
PISTE	*40 km*		*25 km*		*15 km*		*25 km*		*10 km*		*20 km*	
(en m)	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*
250	*160*	*16*	*100*	*10*	*60*	*6*	*100*	*10*	*40*	*4*	*80*	*8*
LONGUEUR	*HOMMES*		*FEMMES*		*HOMMES JUNIORS*				*FEMMES JUNIORS*			
DE LA	*Finale*		*Finale*		*Qualification*		*Finale*		*Qualification*		*Finale*	
PISTE	*40 km*		*24 km*		*16 km*		*24 km*		*10 km*		*20 km*	
(en m)	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*
285,714	*140*	*20*	*84*	*12*	*56*	*8*	*84*	*12*	*35*	*5*	*70*	*10*
333,33	*120*	*20*	*72*	*12*	*48*	*8*	*72*	*12*	*30*	*5*	*60*	*10*
400	*100*	*20*	*60*	*12*	*40*	*8*	*60*	*12*	*25*	*5*	*50*	*10*

(Textänderung 01.01.02; 01.01.03; 30.03.09)

3.2.118 Der erste Fahrer jedes Zwischensprintes erhält 5 Punkte, der zweite Fahrer 3, der dritte 2 Punkte und der vierte 1 Punkt. Im Schlusssprint wird die dopplete Punktzahl (10 Punkte, 6 Punkte, 4 Punkte, 2 Punkte) vergeben.

Überrundet ein Fahrer oder eine Gruppe das Hauptfeld, wird dem oder diesen Fahrern 20 Punkte gutgeschrieben.
Bei Rundenverlust aus dem Hauptfeld werden 20 Punkte abgezogen.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.03; 14.10.2016)

3.2.119 Bei Punktgleichheit entscheidet die Klassierung im Schlusssprint.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.04)

Ablauf des Wettkampfs

3.2.120 Vor dem Start wird die Hälfte der Fahrer entlang der Ballustrade aufgestellt, die andere in Einerkolonne in der Sprintbahn.

3.2.121 Der Start zum Rennen erfolgt fliegend nach einer neutralisierten Bahnrunde.

3.2.122 Die Sprints laufen entsprechend der für Sprintrennen geltenden Regeln ab.

3.2.123 Ein Fahrer hat eine Gewinnrunde erzielt und 20 Punkte gewonnen, wenn er den letzten Fahrer des grössten Fahrerfeldes eingeholt hat.
(Textänderung 01.01.02, 01.01.03, 01.02.03)

3.2.124 Ein abgehängter und überrundeter Fahrer ist nicht berechtigt zu führen. Falls er es doch tut, wird er aus dem Rennen genommen.

3.2.125 Wenn zum Zeitpunkt kurz vor einer Sprintwertung ein- oder mehrere Fahrer das grösste Fahrerfeld einholen, gewinnen diese Fahrer die Runde und erhalten 20 Punkte. Die Sprint-Punkte werden sofort ans Hauptfeld oder die momentane Spitze vergeben.
(Textänderung 01.01.02; 01.01.03)

3.2.126 Vom Feld abgehängte Fahrer, die von einem oder mehreren Fahrern eingeholt werden welche eine Runde herausfahren, dürfen nicht mitführen. Falls sie es doch tun, wird er aus dem Rennen genommen.
(Textänderung 01.01.03)

3.2.127 Fahrer, die vom Feld ein- oder mehrmals überrundet sind, können vom Kommissärskollegium aus dem Rennen genommen werden.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.128 Im Falle einer Absprache zwischen den Fahrern, können verwarnt werden. Im Wiederholungsfall können sie vom Rennen ausgeschlossen werden.

3.2.129 Bei einem anerkannten Unfall oder Defekt hat der Fahrer das Recht auf eine Neutralisation während der Anzahl Runden die der Distanz von 1300 m am nächsten kommt. Der Fahrer muss das Rennen in jener Position wieder aufnehmen, die er vor dem Ereignis hatte.

3.2.130 Die Neutralisierten Fahrer können während des letzten Rennkilometers nicht auf die Bahn zurückkehren.
Falls der letzte Kilometer aufgrun eines anerkannten Unfalls während der Neutralisationszeit beginnt, und die Fahrer vor Beginn des letzten Kilometers nicht

auf die Bahn zurückkönnen, müssen die neutralisierten Fahrer je nach der vor dem Unfall gesammelten Punktzahl auf die hinteren Plätze in der Wertung zurückgestuft werden.
(Textänderung 20.09.05; 01.10.11)

3.2.131 Im Falle eines Sturzes von mehr als der Hälfte der Fahrer wird das Rennen gestoppt und die Kommissäre legen die Dauer der Unterbrechung fest. Ein neuer Start wird ab den Positionen erteilt, an denen sich die Fahrer zum Zeitpunkt des Sturzes befanden.

3.2.132 Ein Fahrer, der in den letzten fünf Runden Opfer eines anerkannten Unfalls oder Defektes wird, muss das Rennen nicht wieder aufnehmen. Er erscheint – entsprechend der vor dem Defekt gewonnen oder verlorenen Runden und der vor dem Ereignis erzielten Punkte – dennoch in der Gesamtwertung.

Alle anderen Fahrer, welche das Rennen nicht beendet haben sind von der Gesamtwertung ausgeschlossen.

3.2.133 Falls die Rennbahn aus irgendeinem Grund unbefahrbar wird, fällen die Kommissäre folgende Entscheidungen:

DISTANCE	DÉCISIONS		
	Recourir entièrement le même jour	Reprendre la course avec les points accumulés	Résultats acquis
	Arrêt avant:	Arrêt entre:	Arrêt après:
10 km	8 km	/	8 km
15/16 km	10 km	/	10 km
20 km	10 km	10-15 km	15 km
24/25 km	10 km	10-20 km	20 km
30 km	15 km	15-25 km	25 km
40 km	15 km	15-30 km	30 km

(Textänderung 01.01.02; 01.01.03)

§ 8 Keirin

Definition

3.2.134 Die Fahrer messen sich in einem Sprint, nachdem sie eine gewisse Anzahl von Runden hinter einem Motorrad (Schrittmacher) hergefahren sind. Das Motorrad verlässt die Rennbahn 3 Runden vor Schluss (250m Bahn). Bei Bahnen mit einer anderen Rundenlänge sollte der Schrittmacher die Bahn ca. 750m vor der Ziellinie verlassen.

Das Rennen wird über die Rundenzahl ausgetragen, welche an nächsten bei 1.5 km liegt.
(Textänderung 01.01.02; 14.10.2016)

Organisation des Wettkampfs

3.2.135 Mindestanforderungen für den Wettkampf:
- 12 Fahrer;
- ein Qualifikationslauf, 2 Läufe von 6 Fahrer;
- ein Finale um die Platzierung 7 bis 12;
- ein Finale um die Platzierung 1 bis 6

Der Wettbewerb wird anhand der folgenden Tabellen organisiert.

	1er tour		
Nombre de coureurs	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	
12 à 14	2	6-7	Trois 1er en finale 1 à 6 4e au 6e en finale 7 à 12

	1er tour			Repêchages			1/2 finales		
Nombre de coureurs	Nombre de macnhes	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/2 finales	Nombre de macnhes	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/2 finales	Nombre de macnhes	Nombre de coureurs par manche	
15 à 21	3	5 – 7	2	2 – 3	5 – 7	2 – 3			Trois 1er en finale 1 à 6 Autres en finale 7 à 12
22 à 28	4	5 – 7	2	4	3 – 5	1	2	6	
29 à 42	6	4 - 7	1	6	3 - 6	1			

	1er tour			Repêchages			1/4 finales			Repêchages			1/2 finales		
Nombre de coureurs	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/4 finales	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/4 finales	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/2 finales	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	Coureurs qualifiés par manche pour les 1/2 finales	Nombre de manches	Nombre de coureurs par manche	
43 à 49	7	6-7	1	6	6-7	2	3	6-7	2	2	6-7	3	2	6	Trois 1er en finale 1 à 6 Autres en finale 7 à 12
50 à 56	8	6-7	1	7	6-7	2	4	5-6	2	2	7	2			
57 à 63	9	6-7	1	8	6-7	2	4	6-7	2	4	4-5	1			
64 à 70	10	6-7	1	9	6-7	2	4	7	2	4	5	1			

Longeur de la piste	Nombre de tours	Meneur (nombre de tours jusqu'à l'arrivée)
250	6	3

EXEMPLE DE COMPOSITION DES EPREUVES DE KEIRIN IMPLIQUANT 28 COUREURS

1er TOUR

Composition : 4 séries de 7 coureurs

A	B	C	D
R1	R2	R3	R4
R8	R7	R6	R5
R9	R10	R11	R12
R16	R15	R14	R13
R17	R18	R19	R20
R24	R23	R22	R21
R25	R26	R27	R28

Abréviations « R » Rang au dernier Classement Individuel UCI sur Piste. A défaut de rang, tirage au sort

Résultats :

*QA1	*QB1	*QC1	*QD1
*QA2	*QB2	*QC2	*QD2
QA3	QB3	QC3	QD3
QA4	QB4	QC4	QD4
QA5	QB5	QC5	QD5
QA6	QB6	QC6	QD6
QA7	QB7	QC7	QD7

*Coureurs qualifiés pour le 2e tour (Demi-finales)

REPÊCHAGES

Composition : 4 séries de 5 coureurs

QA3	QB3	QC3	QD3
QD4	QC4	QB4	QA4
QC5	QB5	QA5	QD5
QB6	QA6	QD6	QC6
QA7	QD7	QC7	QB7

Résultats :

*RA1	*RB1	*RC1	*RD1

*Coureurs qualifiés pour le 2e tour (Demi-finales)

2e TOUR : (1/2 finales)

Composition: 2 séries de 6 coureurs

FA	FB
QA1	QB1
QD1	QC1
QB2	QA2
QC2	QD2
RA1	RB1
RD1	RC1

Résultats :

*FA1	*FB1
*FA2	*FB2
*FA3	*FB3
**FA4	**FB4
**FA5	**FB5
**FA6	**FB6

*Coureurs qualifiés pour la FINALE 1 - 6

**Coureurs qualifiés pour la FINALE 7 - 12

(texte modifié aux 01.01.02; 30.03.09; 19.06.09)

3.2.136 [gestrichen am 1. Januar 2002].

3.2.137 Der Schrittmacher fährt innerhalb der Sprinterlinie mit einer Ausgangsgeschwindigkeit von 30 km/h und steigert diese kontinuierlich bis auf die Geschwindigkeit von 50 km/h, welche er beim verlassen der Bahn auf der Start-/ Zielgerade nach 3 Runden(250m Bahn). erreicht.

Für die Frauen Junioren/Elite ist sie geschwindikeit 25 km/h resp. 45 km/h.
(Textänderung 01.01.02; 14.10.2016)

Ablauf des Wettkampfs

3.2.138 Die Startpositionen der Fahrer werden durch das Los bestimmt. Die Fahrer werden entsprechend der durch das Los bestimmten Ordnung einer neben dem anderen auf der Verfolgerlinie aufgestellt, die Sprinterbahn bleibt frei. Die Fahrer weren von Assistenten gehalten. Letzteren ist es untersagt, die Fahrer anzustossen.

3.2.139 Der Start erfolgt, wenn sich der Schrittmacher in der Sprintbahn der Verfolgerlinie nähert. Am Start nehmen alle Fahrer die durch das Los zugeteilte Position hinter dem Schrittmacher, für mindestens die erste Runde ein. Bei Zuwiderhandlung wird das Rennen abgebrochen und der fehlbare Fahrer disqualifiziert. Beim erneuten Start nehem die Fahrer die gleiche Position wie beim ersten Start ein.
(Textänderung 01.01.02; 01.02.03; 19.06.09; 14.10.2016)

3.2.139 bis Die Fahrer müssen direkt hinter dem Schrittmacher bleiben bis dieser die Bahn verlässt
(Text eingefügt 01.10.11)

3.2.140 Wenn einer oder mehrere Fahrer den vordersten Teil des Vorderrades des Motorrads überholen, bevor dieses die Verfolgerline überquert hat, wird das Rennen abgebrochen und ohne den oder die fehlbaren Fahrer neu gestartet. Diese/r wird/werden disqualifiziert.
(Textänderung 01.01.02; 19.06.09; 14.10.2016)

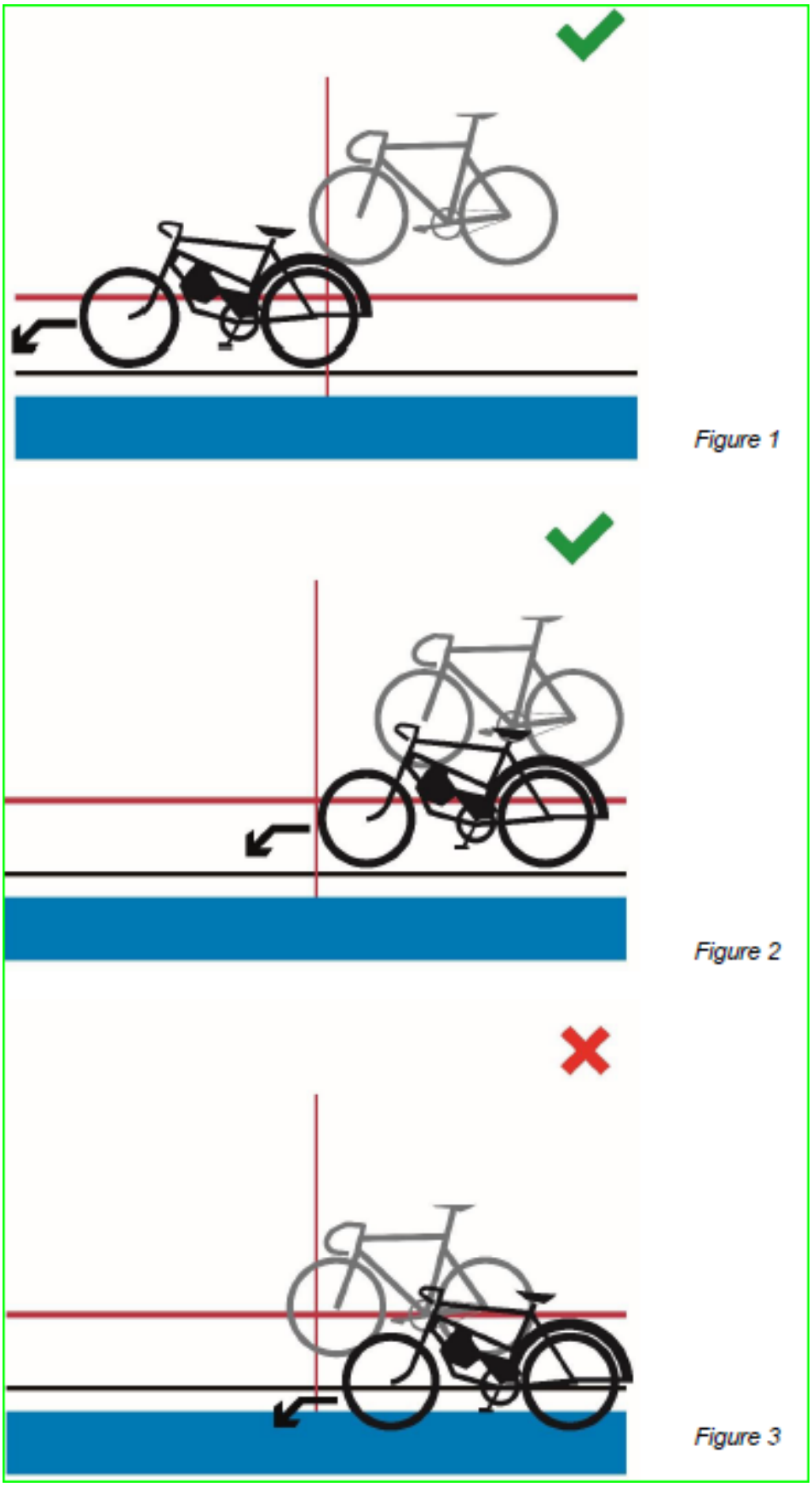


Figure 1

Figure 2

Figure 3

3.2.141 Das Rennen wird entsprechend den Sprintregeln abgewickelt.

3.2.142 Das Rennen wird angehalten, wenn sich ein oder mehrere Fahrer während der Rennphase hinter dem Derny regelwidrig oder unsportlich verhalten. Das Rennen wird anschliessend ohne den/die disqualifizierten Fahrer erneut gestartet.
(Artikel eingefügt 20.09.05; Textänderung 19.06.09)

3.2.143 Ein Neustart erfolgt umgehend, wenn sich auf der ersten halben Runde ein Unfall ereignet hat.
(Textänderung 01.01.02; 20.09.05)

§ 9 Teamsprint

Definition

3.2.144 Der Mannschaftssprint ist ein Rennen wo sich zwei Mannschaften gegenüber stehen, jeder Fahrer muss eine Runde führen.

Dass Rennen der Herren führt über drei Pistenrunden, das Team setzt sich aus drei Fahrer zusammen.

Das Rennen der Frauen führt über zwie Pistenrunden, das Team setzt sich aus zwei Fahrerinnen zusammen.
(Textänderung 01.01.02; 19.09.06)

3.2.144 N **SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN TEAM SPRINT**
Fahrerinnen können im Team in derselben Alterskategorie zugelassen werden! Mögliche Zusammensetzungen des Teams sind:

- 1 Anfänger* / 1 Junior* / 1 Amateur- Elite*
- 1 Anfänger* / 2 Junioren*
- 2 Anfänger* / 1 Junior*

* Frauen können die Position jedes Athleten einnehmen.

Der Anfänger muss zwingend die erste oder zweite Position im Team einnehmen.

Der Teamsprint ist in erster Linie für die Vereinsmannschaften reserviert.

Um startberechtigte Teams zu bilden sind folgende Prioritäten zu respektieren.
1. Klubmannschaft
2. Kantonale Selektion
3. Interkantonale Selektion

<u>Klubmannschaften</u>
Eine Klubmannschaft muss unbedingt aus Fahrern, welche im Klub lizenziert sind zusammengesetzt sein. Der Präsident bestimmt den Verantwortlichen der Mannschaft. Die Mannschaft muss das Klubtrikot tragen.

<u>Kantonale Selektion</u>
Eine Kantonale Selektion kann teilnehmen, wenn Klubs/ Sektionen selber nicht genügend Fahrer haben, um eine Mannschaft aufzustellen oder mehr als 4 Fahrer, die teilnehmen könnten. Die besten Fahrer müssen die Klubmannschaft formieren.

Diese Zusammenstellung muss schriftlich bis spätestens 14 Tage vor dem Wettkampf an den Disziplinenverantwortlichen der Geschäftsstelle von Swiss Cycling unterbreitet werden. Der Kantonalverband bestimmt einen Verantwortlichen der Kantonalen Selektion. Die Mannschaft muss das Trikot des Kantonalverbandes tragen, am Rennen wie auch auf dem Podium.

Interkantonale Selektion

Eine Interkantonale Selektion kann mit Fahrern aus verschiedenen Kantonalverbänden starten, welche selber nicht genügend Fahrer haben um eine Mannschaft zu stellen. Diese Zusammenstellung muss schriftlich bis spätestens 14 Tage vor dem Wettkampf an den Disziplinenverantwortlichen der Geschäftsstelle von Swiss Cycling unterbreitet werden. Die interkantonale Mannschaft bestimmt einen Verantwortlichen für diese Selektion. Die Fahrer müssen einheitliche Trikots tragen. Sie können von einem regionalen oder kantonalen Verband sein. Die Mannschaft muss am Rennen und auch auf dem Podium das gleiche Trikot tragen.

Die Teilnehmer müssen zwingend im Besitz einer Lizenz von Swiss Cycling sein.
Pro Mannschaft ist maximal ein Ausländischer Fahrer (mit Swiss Cycling Lizenz) startberechtigt.
Dieser muss jedoch seit 12 Monaten im Club lizenziert sein.

Die eingeschriebenen Mannschaften bestreiten zwingend alle Läufe in den gemeldeten Formation (inkl. Ersatz).
(Text eingefügt 01.06.07, Textänderung 01.01.08; 01.04.2017)

Organisation des Wettkampfs

3.2.145 Weltcup, Weltmeisterschaften und Olympischen Spielen werden in drei Phasen ausgefahren:

1) Qualifikationsläufe, bei denen die 8 besten Teams gemäss der gefahrenen Zeit ermittelt werden.
2) Die erste Wettkampfrunde, bei der die 8 besten Teams wie folgt gegen einander antreten:
   Das Team mit der viertbesten Zeit gegen das Team mit der fünftbesten Zeit
   Das Team mit der drittbesten Zeit gegen das Team mit der sechstbesten Zeit
   Das Team mit der zweitbesten Zeit gegen das Team mit der siebtbesten Zeit
   Das Team mit der besten Zeit gegen das Team mit der achtbesten Zeit.
3) Die Finals:
   Die vier Siegerteams aus der ersten Wettkampfrunde treten zu den Finals an. Dabei fahren die beiden Teams mit den besten Zeiten um den ersten und zweiten Platz im Finale, während die anderen beiden um den dritten und vierten Platz kämpfen.

(Textänderung 14.10.2016)

3.2.146 Olympischen Spielen (ausschliesslich)
Die vier Verliererteams aus der ersten Wettkampfrunde treten zu den Finals um die Plätze fünf bis acht an.
Die Teams mit der fünft- bzw. sechstbesten Zeit fahren im Final um den fünften und sechsten Platz, während die beiden anderen Teams im Final um den siebten und achten Platz kämpfen.
(Text eingefügt 26.06.07; Textänderung 14.10.2016)

3.2.147 Bei Zeitgleichheit entscheidet die beste Zeit, die in der letzten Runde gefahren wurde.

3.2.148 Wenn eine Mannschaft für einen Final Forfait erklärt, wird sie nicht ersetzt. Die gegnerische Mannschaft wird zum Sieger erklärt.
Falls die Fahrunfähigkeit der abwesenden Mannschaft nicht anerkannt wird, wird sie disqualifiziert und ihr Rang bleibt vakant.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.148 bis Falls eine Mannschaft in der ersten Runde nicht an den Start geht, wird sie nicht ersetzt. Die Mannschaft, die Forfait erklärt hat, wird auf Platz acht gesetzt.

Falls mehrere Mannschaften Forfait erklären, werden sie je nach der in der Qualifikation erreichten Zeit auf Platz acht und niedriger eingestuft. Falls keine Fahrunfähigkeit vom Kommissärskollegium anerkannt wird, wird die abwesende Mannschaft disqualifiziert. Ihr Platz bleibt frei. Die am Start befindliche Mannschaft muss allein fahren, um eine Zeit für die Zusammensetzung der Finals zu ermitteln.
(Text eingefügt 01.10.11)

3.2.149 Die Mannschaften bestehen aus Fahrern, die sich für diesen Wettkampf eingeschrieben haben. Die Zusammensetzung einer Mannschaft kann von einem Durchgang zum anderen geändert werden. Eine unvollständige Mannschaft ist zum Start nicht zugelassen.

Die sportlichen Leiter müssen die Kommissäre mindestens 30 Minuten vor dem Start des entsprechenden Wettkampflaufes über jegliche Änderungen informieren.
(Textänderung 01.01.02; 30.09.10)

Ablauf des Wettkampfs

3.2.150 Der Start erfolgt in der Mitte der Gerade resp. der Gegengerade. In den Qualifikationsrennen wird die Startposition (Gerade oder Gegengerade) der Mannschaften durch die Kommissäre festgelegt. Hernach darf jene Mannschaft vor der Haupttribüne starten, welche im vorangegangenen Rennen die bessere Zeit gefahren hat.

3.2.151 Die Fahrer der Mannschaften werden nebeneinander auf der Startlinie aufgestellt.
Die seitliche Distanz zwischen den einzelnen Fahrern muss 1,5 Meter betragen.

(N) Der Fahrer am Bahninnenrand wird durch einen Startblock gehalten und muss an der Spitze der Mannschaft fahren.
(Textänderungen 01.01.02; 26.08.04; 10.06.05; 03.03.14)

3.2.152 Der Fahrer an der Mannschaftsspitze führt während der gesamten ersten Runde. Er verschiebt seine Position anschliessend nach aussen und lässt sich dann wieder herunterfallen, um die Rennbahn zu verlassen, ohne dabei die gegnerische Mannschaft zu behindern.

Herren:
Derjenige Fahrer, der die zweite Position innehatte, führt nun während der gesamten zweiten Runde und entfernt sich anschliessend auf dieselbe Weise.
Der dritte Fahrer beendet die letzte Runde allein.

Frauen:
Die zweite Fahrerin beendet die letzte Runde alleine.
(Textänderung 19.09.06)

3.2.153 Bei Abschluss der Runde muss das vorderste Teil des Vorderrades des führenden Fahrers die Verfolgerlinie vor dem vorderen Teil des Vorderrades des nachfolgenden Fahrers überfahren. Anschliessend muss der führende Fahrer innerhalb von 15 Metern nach der Verfolgerlinie sofort wegfahren.

Es ist ausdrücklich verboten, dass sich Mannschaftsmitglieder gegenseitig schieben

Bestehen Zweifel über die Einhaltung der obigen Anforderungen, sind die verfügbaren Informationen zu überprüfen. Bestätigt sich der Verstoss, wird die Mannschaft auf den letzten Platz der Phase des Wettkampfs deklassiert.
(Textänderung 01.01.02; 01.10.12; 14.10.2016)

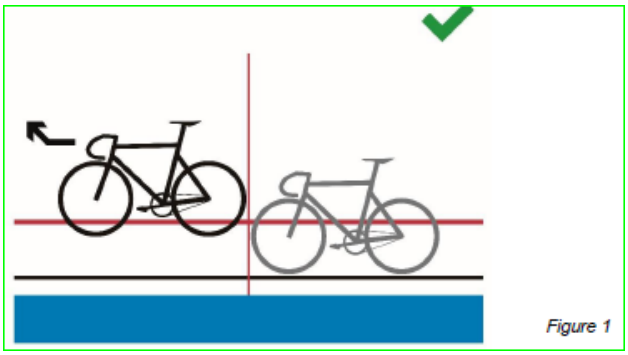


Figure 1

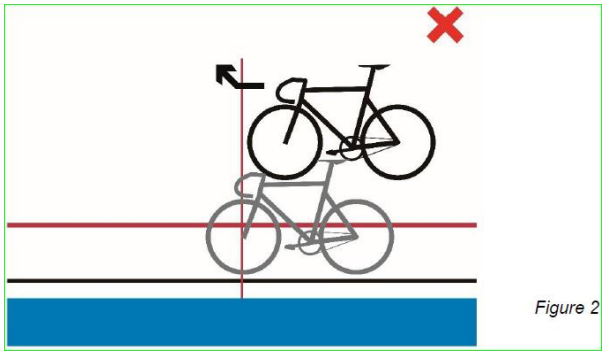


Figure 2

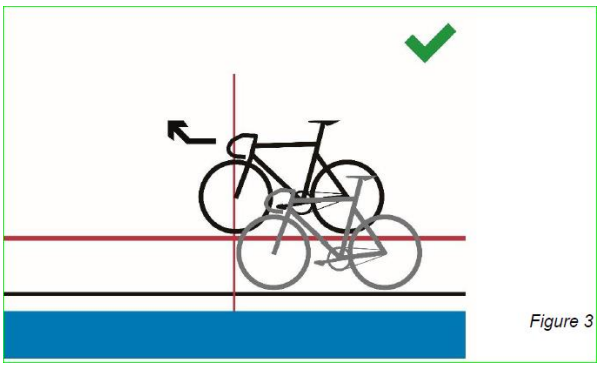


Figure 3

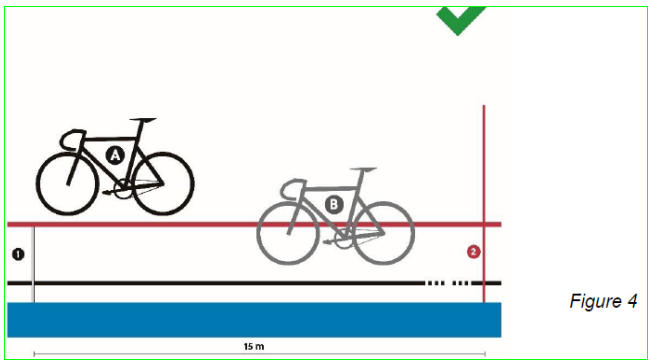


Figure 4

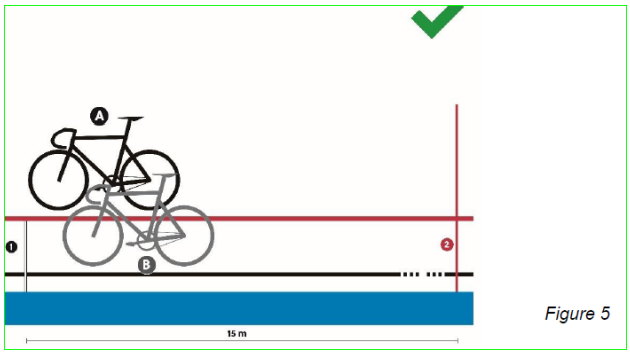


Figure 5

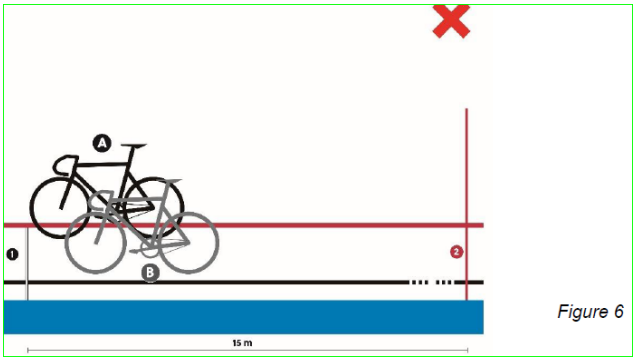


Figure 6

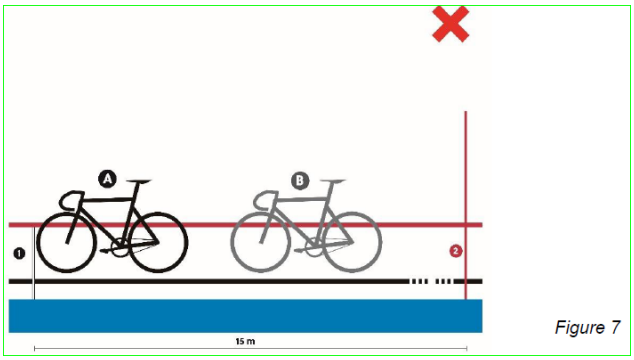


Figure 7

3.2.154 Qualifikationsserien:
Kommt es zu einem Unfall, so muss die betroffene Mannschaft am Schluss der Qualifikationsserien erneut starten. Alle Mannschaften, die durch den Unfall ihres Gegners behindert wurden, können per Entscheid des Kommissärskollegiums die Erlaubnis erhalten, am Schluss der Qualifikationsserien erneut zu starten.

In den Qualifikationsserien ist er einer Mannschaft höchtens zweimal erlaubt, erneut zu starten.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.155 Erste Wettkampfrunde und Finals:
Kommt es zu einem Unfall wird das Rennen angehalten und neu gestartet. Kommt es anlässlich des neuen Versuchs erneut zu einem Unfall so scheidet die betroffene Mannschaft aus.

In jedem Durchgang inklusive Final darf eine Mannschaft infolge eines Unfalls höchstens einmal neu starten.
(Textänderung 01.01.02; 26.08.04; 26.06.07)

§10 Madison

Definition

3.2.156 Das Zweier-Mannschaftsfahren (Madison) ist ein Wettbewerb mit Zwischensprints, der von Mannschaften mit zwei Fahrern ausgetragen wird.

Das Klassement wird anhand der gewonnen Punkte erstellt.
(Textänderung 01.01.02; 14.10.2016)

Organisation des Wettkampfs

3.2.157 Die Rennen müssen die in der unten aufgehürten **Tabelle** aufgeführten Mindestdistanzen, Anzahl Runden und Anzahl der Sprints betragen.

Long de la piste en m	**Nombre de tours**				**Nombre de sprints**			
	Hommes Elite	Femmes Elite	Hommes Juniors	Femmes Juniors	Hommes Elite	Femmes Elite	Hommes Juniors	Femmes Juniors
200	125	100	100	75	10	8	8	6
250	100	80	80	60				
285.714	90	72	72	52				
333.33	75	60	60	45				
400	65	52	52	37				

(Textänderung 01.01.02; 30.03.09; 01.07.17)

3.2.158 Die beiden Fahrer jeder Mannschaft tragen die gleiche Rückennummer, wobei die Farbe der Nummer unterschiedlich ist.

3.2.159 Bei Weltmeisterschaften kann jeder nationale Verband nur eine einzige Mannschaft aufstellen.

3.2.160 Bei Weltmeisterschaften finden Zwischensprints alle 10 Runden statt. Die zurückzulegende Gesamtdistanz beträgt gemäss nachfolgender Tabelle bei den Herren Elite genau oder annähernd 50 Km, für die Frauen Elite 30km, bei den Herren U19 30 km und bei den Frauen U19 20 km.

Longueur de la piste (en m)	***HOMMES***		***FEMMES***		***HOMMES JUNIORS***				***FEMMES JUNIORS***			
	Finale		***Finale***		***Qualifications***		***Finale***		***Qualifications***		***Finale***	
	50 km		30 km		15 km		30 km		10 km		20 km	
	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint	Tours	Sprint
250	200	20	120	12	60	6	120	12	40	4	80	8
	HOMMES		***FEMMES***		***HOMMES JUNIORS***				***FEMMES JUNIORS***			
	Finale		***Finale***		***Qualifications***		***Finale***		***Qualifications***		***Finale***	
	40 km		*24 km*		*16 km*		*24 km*		*10 km*		*20 km*	
	Tours	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*	*Tours*	*Sprint*
285,714	140	20	84	12	56	8	84	12	35	5	70	10
333,33	120	20	72	12	48	8	72	12	30	5	60	10
400	100	20	60	12	40	8	60	12	25	5	50	10

Textänderung: 01.01.02; 14.10.2016)

3.2.161 An die beste Mannschaft jedes Zwischensprints werden 5 Punkte vergeben, 3 Punkte an die Zweite, 2 Punkte an die Dritte und einen Punkt an die Vierte. Beim Schlusssprint werden die doppelte Punktzahl (10 Punkte, 8 Punkte, 6 Punkte, 4 Punkte) vergeben.
(Textänderung 01.01.02; 14.10.2016)

3.2.162 Bei Gleichstand nach Runden und Punkten entscheidet der Rang im Finalsprint über die Schlussklassierung.

Bei einem Rundengewinn erhält die Mannschaft 20 Punkte gutgeschrieben.

Bei Rundenverlust aus dem Hauptfeld werden 20 Punkte abgezogen.
(Textänderung 01.01.02; 26.08.04; 14.10.2016)

Ablauf des Wettkampfs

3.2.163 Eine erste Gruppe von Fahrern, bestehend aus je einem Fahrer aus allen Teams, stellt sich an den Start. Eine Hälfte der Gruppe stellt sich entlang der äusseren Balustrade auf, die andere Hälfte steht hintereinander in der Sprinterbahn.

Eine zweite Gruppe von Fahrern, bestehend aus den zweiten Fahrern jedes Teams, stellt sich hintereinander entlang der äusseren Balustrade auf der gegenüberliegenden Seite auf.

Nach einer neutralisierten Runde wird durch einen Pistolenschuss der Start für die erste Fahrergruppe gegeben. Während der neutralisierten Runde muss die zweite Fahrergruppe still stehen bleiben.
(Textänderung 19.06.09)

3.2.163 N **Anstossen beim Start**

(Sprint + Keirin, Australienne, Handicap)

Der Betreuer hält den Fahrer bei die ausgeloste Position. Beim Startpfiff darf der Betreuer abstossen.

(Text eingefügt, 01.05.14)

3.2.164 Die Fahrer einer Mannschaft können sich nach Belieben ablösen. Die Ablösung erfolgt per Berührung der Hand oder der Radfahrrerhose.

3.2.165 Die Sprints werden nach den Regeln der Sprinterrennen gefahren.

3.2.166 Eine Mannschaft hat eine Runde gewonnen, wenn sie den letzten Fahrer des grössten Fahrerfeldes eingeholt hat. Ein Fahrer der hinter das Fahrerfeld zurückgefallen ist und überholt wurde, darf dem/den überholenden Fahrer/n nicht helfen der/die versucht/versuchen eine Runde zu gewinnen. Bei Nichtbeachtung wird die fehlbare Mannschaft disqualifiziert.

(Textänderung 01.01.02)

3.2.167 Wenn kurz vor einer Sprintwertung einer oder mehrere Fahrer das grösste Fahrerfeld eingeholt hat/haben, gewinnt/gewinnen diese/r Fahrer die Runde. Die Punkte werden sofort an die nachfolgenden Fahrer einer allfälligen Ausreissergruppe oder an die Spitze des Fahrerfeldes vergeben.

(Textänderung 01.01.02)

3.2.168 Mannschaften die durch das Hauptfeld dreimal überholt wurden, können von den Kommissären aus dem Rennen genommen werden.

(Textänderung 01.01.02)

3.2.169 Im Falle eines Unfalles oder technischen Defektes bei einem der Fahrer muss sein Mannschaftkollege sofort die Rennposition einnehmen, welche die Mannschaft im Rennen hatte. Es gibt keine Neutralisation.

3.2.170 Im Falle eines gleichzeitigen Sturzes zweier Mannschaftkollegen hat die Mannnschaft das Recht auf eine Neutralisation, die der Anzahl Runden entspricht, die am nächsten bei 1000 Metern liegt. Wenn sie wieder auf die Bahn fahren, muss einer der beiden die Rennposition einnehmen, welche die Mannschaft vor dem Sturz innehatte.

Neutralisierte Mannschaftskollegen oder Mannschaften können beim letzten Rennkilometer nicht wieder auf die Bahn zurückkehren. Falls 2 Mannschaftskollegen im letzten Kilometer gleichzeitig stürzen, oder der letzte Kilometer innerhalb der aufgrund eines für die Mannschaft anerkannten Unfalls Neutralisationszeit beginnt, und es nicht möglich ist, vor Beginn des letzten Rennkilometers auf die Bahn zurückzufahren, werden die neutralisierten Mannschaften auf den letzten Plätzen entsprechend der gewonnenen oder verlorenen Runden oder den zum Zeitpunkt des Unfalls erworbenen Punkten gewertet.

(Textänderung 20.09.05; 01.10.11)

3.2.171 Bei einem Sturz in welchem mehr als die Hälfte der Mannschaften verwickelt sind (basierend auf einem Fahrer pro Mannschaft berechnet), wird das Rennen gestoppt und die Kommissäre legen die Dauer der Unterbrechung fest. Ein neuer Start wird

erteilt und jede Mannschaft behält die gewonnen oder verlorenen Runden und die zum Zeitpunkt des Sturzes erzielten Punkte.

3.2.172 Im Falle einer Unterbrechung des Rennens aufgrund schlechten Wetters und Unbefahrbarkeit der Bahn treffen die Kommissäre folgende Entscheidungen:

	Elite Herren	**Elite Frauen**	**U19 Herren**	**U19 Frauen**	
Unterbrechung vor	20 km	10 km	10 km	8 km	Das ganze Rennen wird am selben Tag wiederholt
Unterbrechung zwischen	20 - 40 km	10 – 25 km	10 – 25 km	8 – 15 km	Das Rennen wird mit den bereits gefahrenen Punkten und Runden neu gestartet
Unterbrechung nach	40 km	25 km	25 km	15 km	Das Rennen wird definitiv gewertet

(Textänderung 01.01.03; 14.10.2016)

§11 Scratch

Definition

3.2.173 Scratch ist ein Einzelrennen über eine bestimmte Distanz.
(Textänderung 01.01.02)

Organisation des Wettkampfs

3.2.174 Die Rennen werden nach nachfolgenden Distanzen gefahren:

Männer Elite	15 km
Frauen Elite	10 km
Junioren	10 km
Juniorinnen	7,5 km

(Textänderung 01.01.02)

3.2.175 Um die Anzahl der gemäss Artikel 3.1.009 maximal auf der Rennbahn erlaubten Fahrer einhalten zu können, müssen entsprechend der nachstehenden Tabelle Qualifikationsserien organisiert werden.

KATEGORIE	**ZURÜCKZULEGENDE DISTANZ**
Männer	10 km
Frauen	7.5 km
Junioren	7.5 km
Juniorinnen	5 km

(Textänderung 01.01.02; 01.01.03)

Ablauf des Wettkampfs

3.2.176 Vor dem Start wird die Hälfte der Fahrer entlang der äusseren Balustrade aufgestellt. Die andere Hälfte wird in einer einzigen Reihe im Sprintkorridor aufgestellt.

Ein fliegender Start erfolgt nach einer neutralisierten Bahnrunde.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.177 Fahrer, die vom Hauptfeld überrundet werden, müssen die Bahn umgehend verlassen.

3.2.178 Das Schlussklassement wird ermittelt durch die Reihenfolge des Zieleinlaufes und der gewonnenen Runden.
(Textänderung 01.01.03)

3.2.179 [gestrichen 1. Januar 2002].

3.2.180 Im Falle einer Absprache zwischen Fahrern können die Kommissäre die betreffenden Fahrer aus dem Rennen nehmen.
(Textänderung 01.01.02)

3.2.181 Die letzte Runde des Rennens wird durch Glockenzeichen angezeigt.

Unfälle

3.2.182 Fahrer, die Opfer eines anerkannten Unfalles werden haben das Recht auf eine Neutralisation während der Anzahl Runden, die am nächsten bei 1300 Metern liegt

Beim Zurückkehren auf die Bahn muss der Fahrer diejnige Position wieder einnehmen, die er vor dem Sturz inne hatte.

Die neutralisierten Fahrer dürfen während dem letzten Rennkilometer nicht wieder auf die Bahn fahren. Fahrer die das Rennen nicht beenden, werden nicht gewertet.
(Textänderung 26.08.04; 20.09.05; 30.09.10)

3.2.183 Das Rennen kann im Falle eines schweren Sturzes abgebrochen werden. Die Kommissäre entscheiden, ob ein neuer Start über die gesamte Distanz oder die Restdistanz erteilt wird, und zwar ab den Positionen zum Zeitpunkt des Sturzes.
Die gleiche Regelung gilt für die Unterbrechung des Rennens auf Grund schlechten Wetters.

§12 Tandem

Definition

3.2.184 Das Spezialrennen «Tandem» ist ein Sprintwettkampf für Tandems. Es wird, mit Ausnahme der nachfolgenden Bestimmungen, entsprechend der für Sprintrennen geltenden Regeln durchgeführt.

Organisation des Wettkampfs

3.2.185 Jedes Fahrerpaar wird als ein einziger Teilnehmer gewertet.

3.2.186 Die Wettkämpfe werden entsprechend der Tabelle in Artikel 3.2.050 organisiert, je nach Anzahl Teilnehmender und vom Final aus gerechnet.

Auf Rennstrecken hingegen, deren Länge 333,33 Meter oder weniger beträgt, werden pro Durchgang maximal 3 Tandems zugelassen.

3.2.187 Der Qualifikationswettkampf wird über die Distanz von einer Runde ausgetragen, der Start erfolgt fliegend.

3.2.188 Der Wettkampf selbst wird über folgende Distanz durchgeführt:
- Rennbahn kürzer als 333,33 Meter: 6 Runden
- Länge der Rennbahn 333,33 Meter: 5 Runden
- Rennbahn länger als 333,33 Meter: 4 Runden
- Rennbahn länger als 450 Meter: 3 Runden.

§13 Steher

Definition

3.2.189 Das Steherrennen ist ein Rennen, bei dem jeder Fahrer hinter einem Motorrad-Schrittmacher fährt.

3.2.189 N Die Schrittmacher tragen die vom Veranstalter zur Verfügung gestellte Bekleidung. Es dürfen keine zusätzlichen Massnahmen getroffen werden, die den Windschutz des Fahrers erhöhen oder Gegner irritieren.
Insbesondere ist das ein – oder zweihändige Loslassen des Lenkers absolut verboten. Der Schrittmacher muss während des ganzen Rennens die Lenkergriffe mit beiden Händen umfassen.

Motorräder und Schrittmacher

3.2.190 Der Veranstalter muss als Reserve mindestens ein Motorrad mehr als startende Fahrer sind, bereitstellen. Das oder die Reservemotorräder stehen dem oder den Schrittmachern zur Verfügung, deren Motorrad einen Schaden erlitten hat.

3.2.191 Die Kommissäre überprüfen die Motorräder, bei Bedarf mit der Unterstützung eines in dieser Aufgabe versierten Mechanikers.

3.2.192 Die Überprüfung der Motorräder findet zu den durch das Kommissärskollegium vor jedem Rennen festgesetzten Zeitpunkt statt.

3.2.193 Nach der Überprüfung werden die Motorräder an einem abgeschlossenen Raum deponiert, dessen Schlüssel bei einem der Kommissäre bleiben. Die Motorräder werden den Schrittmachern erst zu einem Zeitpunkt übergeben, in dem sie auf die Bahn müssen.

3.2.194 Zwischen zwei Überprüfungen benutzt der Schrittmacher immer das gleiche Motorrad.

3.2.195 Die Schrittmacher müssen im Besitz einer gültigen Lizenz sein.

3.2.196 Die Kommissäre bestimmen einen oder zwei Reserveschrittmacher. Diese Schrittmacher müssen sich während der gesamten Dauer des Rennens bereithalten, um die Reservemotorräder im Fall des Defektes einer im Rennen befindlichen Motorrades in Gang zu setzen.

Organisation des Wettkampfs

3.2.197 Die Steher-Wettkämpfe können entweder über eine bestimmte Zeit (1 Stunde) oder eine bestimmte Distanz durchgeführt werden.

Trifft letzteres zu, so betragen die entsprechenden Distanzen:
- Serien: 25 km
- Finals: 2 Durchgänge à je 30 Km

3.2.198 Die Serien werden alle am selben Tag gefahren.

3.2.199 Die Kommissäre stellen je nach Anzahl der am Wettkampf beteiligten Fahrer eine bestimmte Anzahl von Serien zusammen.

Es finden mindestens zwei Serien statt. Eine Serie umfasst maximal 8 Fahrer.

Werden zwei Serien durchgeführt, werden die drei jeweils schnellsten aus jeder Serie sowie der vierte aus der schnelleren Serie für den Final qualifiziert.

Werden drei Serien durchgeführt, werden die zwei jeweils schnellsten aus jeder Serie sowie der dritte aus der schnellsten Serie für den Final qualifiziert.

Werden vier Serien oder mehr durchgeführt, so werden die jeweiligen Sieger aus jeder Serie sowie soviele schnellste Zweite für die Finals qualifiziert, dass höchstens 7 Fahrer am Final teilnehmen.

3.2.200 Der Final wird in zwei Durchgängen im 30-Minuten-Intervall durchgeführt.

3.2.201 Für jeden Durchgang werden folgende Punktzahlen verteilt:

1. 50 Punkte
2. 35 Punkte
3. 25 Punkte
4. 17 Punkte
5. 11 Punkte
6. 7 Punkte
7. 4 Punkte.

3.2.202 Das Schlussklassement ergibt sich aus der Addition der Punktezahl, welche ein Fahrer in den beiden Durchgängen erreicht hat. Bei Ex-aequo-Klassierungen entscheidet die Klassierung im schnelleren Durchgang.

Ablauf des Wettkampfs

3.2.203 Eine Begrenzungslinie, die sogenannte Steherlinie muss in einem Abstand von einem Drittel Gesamtbreite der Bahn gezogen sein, jedoch mit einem Mindestabstand von 2.50m vom äussern Rand der Bahn.

Der verbleibende Teil muss breit genug sein, damit drei Gegner nebeneinander fahren können.

3.2.204 Es ist verboten oberhalb der Begrenzungslinie zu fahren. Wenn ein Teilnehmer dies tut, dürfen seine Konkurrenten ihn trotzdem nicht durch einen Innenvorstoss überholen, bei Nichtbeachtung werden sie disqualifiziert.

3.2.204 N Es ist verboten oberhalb der Begrenzungslinie zu fahren. Wird ein Fahrer angegriffen, so kann dieser vom Angreifer problemlos Überholt werden.

Die Gespanne dürfen die ganze Bahnbreite benützen. Ausnahme: Wenn einangreifendes Gespann auf 10 Meter aufgeholt hat, muss das angegriffene Gespann unter der blauen durchgezogenen Steherline fahren.

Sollte das angegriffene Gespann über der Steherlinie fahren (Verstoss 1), darf das angreifende Gespann nicht durch einen Innenvorstoss links überholen. Das hat die sofortige Disqualifikation zur Folge.

3.2.205 Ein Angreifer darf nur oberhalb der Begrenzungslinie fahren um rechts neben den Fahrer zu fahren den er angreift. Er muss dabei immer genügend Raum für andere Fahrer lassen, die ihn selbst – auch von rechts – angreifen.

3.2.206 Die Position der Fahrer am Start der Qualifikationsläufe und die Vergabe der Motorräder wird direkt auf der Bahn ausgelost.

Die Position am Start des ersten Finallaufes wird ebenfalls direkt auf der Bahn ausgelost. Für den zweiten Lauf gilt die umgekehrten Reihenfolge des ersten Laufes.

3.2.207 Jeder Fahrer hat während des gesamten Wettkampfs den gleichen Schrittmacher.

3.2.208 Die Schrittmacher fahren ohne die Fahrer auf die Bahn. Nach einigen Aufwärmrunden nehmen die Schrittmacher auf ein Zeichen des Starters ihre Startposition ein.

3.2.209 Die Fahrer werden gemäss der festgelegten Reihenfolge am Start aufgestellt.

3.2.210 Der Start des Rennens wird durch einen Pistolenschuss erteilt. Nach einer Runde müssen die Fahrer den Windschatten ihres Schrittmachers erreicht haben.

3.2.211 Durch das Läuten der Glocke wird die letzte Runde des führenden Fahrers angezeigt. Die Wertung wird durch die Reihenfolge des Überfahrens der Ziellinie und die Anzahl der absolvierten Runden ermittelt, wobei es sich versteht, dass die anderen Fahrer hinter dem Sieger nur einmal die Ziellinie überfahren müssen.

3.2.212 Bei den Rennen auf Zeit läutet die Glocke eine Minute vor Ablauf der Stunde. Genau in dem Moment, in dem die Zeit abgelaufen ist, gibt der Zeitnehmer einen Pistolenschuss ab und der Zielrichter ermittelt die Wertung beim ersten Überfahren der Ziellinie entsprechend der Distanz, die jeder der Konkurrenten zurückgelegt hat.

3.2.213 Sobald ein Fahrer einen Rückstand von einer Runde auf den führenden Fahrer hat, darf er nicht dagegen halten (sperren). Bei Nichtbeachtung wird er nach einer einzigen Verwarnung disqualifiziert.

3.2.214 Jeder Fahrer, der mehr als fünf Runden Rückstand auf den führenden Fahrer hat, wird aus dem Rennen genommen.

3.2.215 Schrittmacher die sich der nachfolgenden Verstössen schuldig machen werden wir folgt bestraft:

Sanktion	**Fahne**	**Grad**
Verwarnung	grün	A
Busse CHF 500.-	grün und gelb	B
Busse CHF 750.- und 15 Tage Sperre	gelb	C
Busse CHF 1'000.- und 1 – 3 Monate Sperre	rot	D

Verstösse:	**1.**	**2.**	**3.**	**4.**
1. Fahren oberhalb der Steherlinie während ein Gegner weniger als 10m entfernt ist	A	B	C	D
2. Ein Fahrer der angegriffen wird fährt oberhalb der Steherlinie	B	C	D	
3. Ein Fahrer fährt oberhalb der Steherlinie während er einen Gegner auf seiner Höhe hat	B	C	D	
4. Verstoss 1 wird durch den überholten Fahrer begangen	B	C	D	
5. Verstoss 2 oder 3 wird durch den überholten Fahrer begangen	C	D		
6. Streifen der Balustrade während ein Gegner angreift	B	C	D	
7. Streifen der Balustrade während zwei Gegner angreifen	C	D		
8. Einscheren bevor mindestens 5m Vorsprung erreicht sind	C	D		
9. Überholversuch zu viert	D			
10. Innenvorstoss	D			
11. Fahren mit nur einer Hand am Lenker	A	B	C	D

3.2.215 N1 Verstösse Steher- Rennen in der Schweiz

Fahren oberhalb der Steherlinie, wenn der Gegner weniger als 10m entfernt ist	A-B-C-D
1. Ein Fahrer der angegriffen wird, fährt oberhalb der Steherlinie	B-C-D
2. Ein Fahrer fährt oberhalb der Steherlinie während er einen Gegner auf seiner Höhe hat	B-C-D
3. Verstoss 1 wird durch einen überholten Fahrer begangen	C-D
4. Verstoss 2 oder 3 wird durch einen überholten Fahrer begangen	C-D
5. Annäherung an die Balustrade, während ein Gegner angreift	B-C-D
6. Annäherung an die Balustrade, während zwei Gegner angreifen	C-D
7. Einscheren, bevor mind. 5m Vorsprung erreicht sind (schneiden)	C-D
8. Überholversuch zu viert	D
9. Innendurchfahrten	D
10. Fahren mit nur einer Hand am Lenker	A-B-C-D
11. Beidhändiges loslassen des Lenkers	C- D

Die Steherline ist die blaue durchgezogene Linie!!!

Bussen:

Grüne Fahne	A	Verwarnung
Grüne und gelbe Fahne	A-B	Fr. 150.-
Gelbe Fahne	C	Fr. 250.- und 15 Tage Sperre
Rote Fahne	D	Disqualifikation + Fr. 500.- und 30 Tage Sperre

Alle Vergehen werden zusätzlich zu den Fahnen mit der Nummer des Schrittmachers angezeigt.

Im Wiederholungsfall (gleiches Vergehen an verschiedenen Renntagen) liegt es im Ermessen der Jury, den Bestrafungsgrad individuell fest zu legen.
(Textänderung: 01.01.10)

3.2.215 N2 Bussen stellt die Jury aus. Bussen werden direkt beim Jurypräsidenten bezahlt, der diese an Swiss Cycling weiterleitet. Falls der Schrittmacher nicht in

der Lage ist, die Busse vor Ort zu begleichen, kann dies mittels Einzahlungsschein erfolgen. Ein gebüsster Schrittmacher ist erst wieder startberechtigt, wenn die auferlegte Busse bezahlt ist. Kann ein gebüsster Schrittmacher beim nächsten Start keinen Beleg über die bezahlte Busse bei der Jury vorweisen, wird er vom Start ausgeschlossen.

(Textänderung: 01.02.09; 01.01.10)

3.2.216 Im Falle eines Maschinenschadens oder anerkannten Unfalles vor dem Anschluss an die Schrittmacher wird Fehlstart gegeben und das Rennen neu gestartet.

Nach dem Anschluss an die Schrittmacher gibt es in den gleichen Fällen eine Neutralisation während der Anzahl der Runden, die der Distanz von 1500m am nächsten kommt, ausser in den letzten fünf Runden oder in der letzten Minute bei den Rennen auf Zeit. In diesen Fällen geht das Rennen weiter. Der vom Unfall oder Defekt betroffene Fahrer wird auf den Platz gewertet, den er zum Zeitpunkt des Ereignisses belegte und die Kommissäre entscheiden, dass sein Ergebnis als definitiv erreicht gilt. Ist dies nicht der Fall, so wird er auf den letzten Platz platziert.

3.2.217 Wird die Bahn unbefahrbar so wird das Rennen vollständig neu gestartet, ausser wenn das Rennen auf den letzten 10 Runden abgebrochen wird oder in den beiden letzten Minuten bei den Rennen auf Zeit. In diesem Fall wird die Wertung entsprechend der letzten Zieldurchfahrt ermittelt.

§13b Derny (National)

[eingefügt April 2018].

Definition

Die Wettbewerbe werden hinter sogenannten Derny absolviert, welche von Schrittmacher gefahren werden. Diese entsprechen den den UCI Bestimmungen gemäss Kapitel VI §3. Fahrer und Derny-Schrittmacher bilden ein Gespann.

Derny-Rennen dürfen im Training und im Wettbewerb nur von lizenzierten Schrittmachern gefahren werden. Für den Erwerb der Schrittmacherlizenz muss ein Kurs absolviert werden, welcher von der Fachkommission Bahn ausgeschrieben wird. Nach bestandender Prüfung muss die Lizenz bei Swiss Cycling gelöst werden.

Die Derny-Rennen werden, sofern nachstehend nicht anders geregelt, nach den Bestimmungen für Steherrennen ausgetragen.
Vom Veranstalter gestellte Derny's sind am Start auszulosen.

Start

Der Start erfolgt fliegend, nachdem sich alle Fahrer in der ausgelosten Reihenfolge hinter ihrem Schrittmacher eingefunden haben. Die Startaufstellung der Fahrer erfolgt hintereinander auf der schwarzen Linie.
Die Startfreigabe für die neutralisierte Phase, erfolgt sobald sich die in der vorgeschriebenen Reihenfolge auf der Bahn befindlichen Dernies der Startlinie auf 60 bis 80 m genähert haben. Den Schrittmachern ist der Start eine Runde vorher anzuzeigen.

Verhalten im Rennen

- **Die Fahrlinie darf nur bei einem Abstand von mindestens drei Metern zum folgenden Gespann verändert werden. (C-D)**
- **Das Einreihen ins Feld darf nicht zu einer Gefährdung anderer Gespanne führen. (C-D)**
- **Angriffe dürfen nur rechts erfolgen. Das angegriffene Gespann darf nicht oberhalb der vorher bekannt gegebenen Linie (Standard = rote Linie) fahren. (B-C-D)**
- **Links überholen ist nicht gestattet. (B-C-D)**
- **Wird ein Angriff abgewehrt, muss der Angreifer in einem geschlossenen Feld seine Fahrlinie beibehalten oder sich am Ende desselben wieder einreihen. (B-C-D)**
- **Ein Schrittmacher, dessen Fahrer abgefallen ist, darf seine Position im Feld nicht beibehalten, sondern muss sich bis an dessen Ende zurückfallen lassen, um seinen Fahrer wieder aufzunehmen. (A-B)**
- **Wenn mehrere Schrittmacher mit ihren Fahrern zur gleichen Zeit angreifen, muss seitlich immer eine Lenkerbreite Zwischenraum die Gespanne trennen. (B-C-D)**

Wertung

Der Veranstalter entscheidet, ob die Rennen mit oder ohne Wertungen ausgetragen werden. Der Wertungsmodus kann variabel gestaltet werden, muss jedoch eindeutig geregelt sein und darf nicht im Widerspruch zu den Wettkampfbestimmungen auf der Bahn stehen.

Sturz und Defekt

Bei Sturz, Rad- oder Motorschaden ist, sofern über Sonderfestlegungen nicht anders geregelt, nach den Bestimmungen für Steherrennen zu verfahren.
Die Derny-Rennen sind unter Verwendung der für Steherrennen gültigen Flaggen / Flaggenkombinationen durch ein Kommissär zu leiten.

§14 Elimination/ Ausscheidungsfahren

Definition

3.2.218 Das Elimination/ Ausscheidungsfahren ist ein Einzelwettkampf, in dem jeweils der letzte Fahrer des Zwischensprints ausscheidet.

Organisation des Wettkampfs

3.2.219 Die Organisation des Wettkampfs wird durch das spezifische Rennreglement geregelt.

Ablauf des Wettkampfs

3.2.220 Die Startaufstellung ist wie folgt zu machen:
Die Hälfte der Fahrer stellt sich an der äusseren Balustrade auf. Die andere Hälfte im Sprinterkorridor.
(Textänderung 29.01.10)

3.2.221 Der Start erfolgt nach einer neutralisierten Runde fliegend. Die neutralisierte Runde müssen die Fahrer in einer kompakten Gruppenformation und mit mässiger Geschwindigkeit absolvieren.

3.2.222 Auf Rennbahnen, die kürzer sind als 333,33 Meter, erfolgt alle zwei Runden ein Sprint. Auf Rennbahnen, die 333,3 Meter lang oder noch länger sind, erfolgt jede Runde ein Sprint.

Auf einer Rennbahn, welche kürzer als 333,33 Meter ist, muss jeder Sprint mit einer Glocke angezeit werden.

3.2.223 Nach jedem Sprint scheidet der letztplatzierte Fahrer aus. Über die Platzierung entscheidet die Position des Hinterrads auf der Ziellinie.

Wenn ein oder mehrere Fahrer zwischen den Sprints überrundet oder abgehängt werden, scheiden diese Fahrer im nächsten Sprint aus.

In gewissen Fällen können die Kommissäre einen anderen Fahrer als den Letzten des Sprints (zum Beispiel wenn ein Fahrer auf der Côte d'azur überholt) vom Rennen auszuschliessen. Schlussendlich ist der Präsident des Kommissärkollegiums für die Endentscheidung verantwortlich, welche er auf der Informationsbasis des Juryrichters oder der übriger Kommissären fällt.

In allen Fällen, muss die Entscheidung, welche Fahrer ausgeschieden sind verkündet werden, bevor die Fahrer die Verfolgerlinie nach dem Ausscheidungssprint überquert haben. Wenn bis dahin kein Entscheid gefällt werden kann, sollen keine Fahrer bis zum nächsten Sprint eleminiert werden.

Ein ausgeschiedener Fahrer muss die Bahn sofort verlassen, ansonsten wird er disqualifiziert. Falls der Fahrer die Bahn nicht umgehend verlässt, kann sich der Präsident des Kommissärskollegiums über eine Neutralisierung des Rennens entscheiden, um den Fahrer zu entfernen.
(Textänderung 18.06.10; 30.09.10; 01.10.11)

3.2.223 bis Ausgeschlossene Fahrer werden in umgekehrter Reihenfolge gemäss der zeitlichen Abfolge ihres Ausschlusses rangiert (zum Beispiel, der zuerst ausgeschlossene Fahrer fällt auf den letzten Platz, der am zweiten ausgeschlossene Fahrer fällt auf den zweit letzten Platz usw.).
(Text einfgefügt 18.06.10)

3.2.224 Die zwei übrigbleibenden Fahrer bestreiten den Schlusssprint. Über die Schlussplatzierung entscheidet die Position des Vorderrads auf der Ziellinie.

3.2.225 Gewonnene Runden haben keinen Einfluss auf das Klassement.

3.2.226 Im Falle eines anerkannten Sturzes eines oder mehreren Fahrers, wird das Rennen durch den Präsidenten des Kommissärkollegiums auf einer maximalen Distanz von Anzahl Runden die am dichtesten der 1300 Meter Marke ist, sofort neutralisiert damit die gestürtzen Fahrer wieder zurück ins Feld fahren können. Im Falle eines Massensturzes wird das Rennen für maximum 3 Minuten neutralisiert, damit die betroffenen Fahrer wieder zurück ins Rennen finden.

Die Neutralisation wird durch eine gelbe Flagge auf der Startlinie signalisiert und alle Fahrer fahren in gemässigtem Tempo in einer kompakten Gruppe. Die Position von abgehängten oder ausgerissenen Fahrer im Moment des Unfalles werden nicht berücksichtigt.

Das Rennen wird durch Entfernung der gelben Flagge und durch Abgabe eines Startschusses neu gestartet.

Alle Fahrer die am Neustart nicht teilnehmen können werden aus dem Rennen ausgeschlossen und gemäss des Zeitpunktes ihres Ausschlusses rangiert. Die Glocke wird auf der folgenden Runde geläutet, um den Start der Sprintrunde zu signalisieren.

Sind bis auf 4 oder weniger Fahrer alle übrigen Fahrer in einen Sturz verwikelt, wird keine Neutralisation des Rennes garantiert und alle Fahrer die das Rennen nicht beenden, werden ausgeschlossen und gemäss dem Zeitpunkt ihres Ausschlusses rangiert.
(Textänderung 18.06.10; 30.09.10)

3.2.226 bis Im Falle von Absprachen zwischen den Fahrern, werden diese disqualifiziert.
(Text eingefügt 29.01.10)

§15 6-Tagerennen

3.2.227 Der Wettkampf «6-Tagerennen» dauert 6 aufeinanderfolgende Tage. Die Renndauer beträgt mindestens 24 Stunden.

3.2.228 Der Organisator hat im Rahmen des Artikels 3.2.227 freie Hand, Dauer und Programm des 6-Tagerennens zu bestimmen.

3.2.229 Das «6-Tagerennen» ist ein Mannschaftswettkampf. Die Mannschaften bestehen aus 2 oder 3 Fahrern. Die Fahrer müssen Trikots gemäss Artikel 1.3.044 und dieselben Startnummern tragen.

3.2.230 Der Wettkampf «6-Tagerennen» muss auf einer Rennbahn durchgeführt werden, die mindestens 140 Meter lang ist.

3.2.231 Die Anzahl der am Wettkampf teilnehmenden Mannschaften wird vom Organisator unter Berücksichtigung der Rennbahnlänge festgelegt.

3.2.232 Bei Madison- und Verfolgungsrennen (ausgenommen Handicaprennen) muss die Anzeigetafel beim Start für alle Mannschaften 0 Runden anzeigen.

Nach Abschluss des Madison-/Verfolgungsrennens muss die Anzeigetafel das aktuelle Gesamtklassement des Rennens anzeigen.

Am letzten Renntag muss die Anzeigetafel anlässlich des Madison-/Verfolgungsschlussrennens immer das aktuelle Gesamtklassement des Rennens anzeigen.
(Textänderung 01.01.04)

3.2.233 *[gestrichen 1.01.04].*

3.2.234 Bei einem von den Kommissären anerkannten mechanischen Schaden oder bei einem Sturz eines Fahrers hat die betroffene Mannschaft Anrecht auf eine Neutralisation von 1,5 Kilometern (d.h. auf jene Anzahl von Runden, die der Distanz von 1,5 Km am nächsten kommt). Wird ein Unfall von den Kommissären nicht anerkannt oder läuft die Neutralisation ab, nimmt eines der Mannschaftsmitglieder das Rennen wieder vollumfänglich auf, und zwar an der Position, die beim Zwischenfall innegehalten wurde. Bei Zuwiderhandlung gegen diese Regelung wird die fehlbare Mannschaft mit verlorenen Runden bestraft.
(Textänderung 01.01.04)

3.2.235 Die Runden, die von einer Mannschaft gewonnen werden, bei der ein Fahrer neutralisiert ist, werden nur dann gewertet, wenn der im Rennen verbliebene Fahrer die gesamte Distanz absolviert, d.h. keine einzige Ablösung verpasst.

3.2.236 Bei Madison-/Verfolgungsrennen muss die auf einen einzigen Fahrer reduzierte Mannschaft die Bahn 10 Runden vor Beendigung des Madison-/Verfolgungsrennens verlassen.
(Textänderung 01.01.04)

3.2.237 Der Rennbahnleiter hat – in Absprache mit dem Kommissärskollegium – das Recht, eine provisorische Mannschaft zu bilden, die sich aus Fahrern zusammensetzt, deren Partner neutralisiert sind. Die Fahrer dieser provisorischen Mannschaft tragen dasselbe Trikot und dieselben Startnummern. Um die provisorische Klassierung der provisorischen Mannschaft zu ermitteln, wird die Anzahl der bis zu diesem Zeitpunkt von den Basismannschaften gefahrenen Runden genommen, abgerundet auf die nächste gerade Zahl und dividiert durch zwei.

Wird die provisorische Mannschaft aufgelöst, so werden die gewonnenen oder verlorenen Runden sowie die gefahrenen Punkte der Mannschaft für jeden Fahrer zugunsten der Basismannschaft zum Gesamtklassement hinzugefügt.

3.2.238 Wird ein Fahrer neutralisiert, so muss sein Mannschaftskollege die laufende Verfolgung gemäss Art. 3.2.235 und 3.2.236 absolvieren. Ist der neutralisierte Fahrer nicht in der Lage, das Rennen in der nächsten Verfolgung wieder aufzunehmen, so wird die gesamte Mannschaft neutralisiert.

Nach dem Verfolgungsrennen wird die neutralisierte Mannschaft auf denselben Platz gesetzt wie jene Mannschaft, die im Gesamtklassement am nächsten klassiert ist. Eingerechnet wird dabei ebenfalls die Anzahl der durch diese Mannschaft beim letzten Verfolgungsrennen verlorenen Runden. Die Anzahl gewonnener Runden wird hingegen nicht dazugewertet

Zusätzlich wird der neutralisierten Mannschaft eine Strafrunde angerechnet.

3.2.239 Der Rennarzt kann die Neutralisation eines Fahrers für die Dauer von maximal 36 Stunden veranlassen. Nach Ablauf dieser Frist scheidet der betroffene Fahrer aus.
(Textänderung 01.01.04)

3.2.240 Gibt ein Fahrer auf, wird die Mannschaft aufgelöst. Der verbleibende Fahrer nimmt an sämtlichen Einzelwettkämpfen teil.
Wird er innerhalb der folgenden 48 Stunden nicht in eine neue Mannschaft integriert, scheidet er aus.

3.2.241 Wird eine neue Mannschaft gebildet, wird die Klassierung der besten aufgelösten Mannschaft übernommen. Der neuen Mannschaft wird zusätzlich eine Strafrunde angerechnet.
Die von den beiden aufgelösten Mannschaften vorgängig gewonnenen Punkte werden addiert und dann durch 2 dividiert.

3.2.242 Punkte werden folgendermassen verteilt:
- Madison, Ausscheidungs- Madison, Mannschaftszeitfahren (500-1000m): 20, 12, 10, 8, 6, 4 Punkte
- Punktefahren, Ausschiedungsfahren, Rundenzeitfahren, Derny, Scratch, Keirin; 10, 6, 5, 4, 3, 2 Punkte
- Sprint: 5, 3, 2, 1 Punkte; doppelte Punkte in der letzten Madison (Maximum 6, alle 10 Runden)

(Textänderung10.06.05; 29.09.07)

3.2.243 Da es unmöglich ist, sämtliche Mannschaften an demselben Wettkampf teilnehmen zu lassen, müssen mehrere Durchgänge gefahren werden. Dabei wird folgendermassen vorgegangen:

A. 1 Durchgang mit den Mannschaften, die in der ersten Hälfte der Gesamtrangliste klassiert sind:
mit 1 Fahrer oder pro Mannschaft: 10-8-6-4-2 Punkte.
- pro Mannschaft (1 Ablösung bei halber Distanz): 10, 8, 6, 4, 2 Punkte;
- Madison: 15, 10, 8, 6, 4, 2 Punkte.

1 Durchgang mit den Mannschaften, die in der zweiten Hälfte der Gesamtrangliste klassiert sind:
mit 1 Fahrer oder pro Mannschaft: 10-8-6-4-2 Punkte.
- pro Mannschaft (1 Ablösung bei halber Distanz): 10, 8, 6, 4, 2 Punkte;
- Madison: 15, 10, 8, 6, 4, 2 Punkte.

B. 2 Durchgänge mit den Mannschaften, die in der ersten Hälfte der Gesamtrangliste klassiert sind: mit 1 Fahrer: 5-4-3-2-1 Punkte.
2 Durchgänge mit den Mannschaften, die in der zweiten Hälfte der Gesamtrangliste klassiert sind: mit 1 Fahrer: 5-4-3-2-1 Punkte.

Runden, die hinter Dernys gewonnen wurden, zählen nicht für das Gesamtklassement.
(Textänderung 01.01.04)

3.2.244 Im Madison/Jagd der 6- Tagerennen wird die Rangliste nach Distanz, Anzahl der zurückgelegenten Runden pro Team und dem gesammelten Punkten erstellt.

Neben der letzten Madison/Jagd der "6-Tage" wird den Teams eine Bonusrunde pro 100 Punkte gutgeschrieben.
Bonusrunden können für bestimmte Veranstaltungen, wie z.B. ein Zeitfahren, vergeben werden, sofern alle Teams teilnehmen können.
(Textänderung 1.01.04; 01.07.17)

3.2.245 Sämtliche in Einzel- und Mannschaftsrennen gewonnenen Punkte zählen für das Gesamtklassement.

Sämtliche gewonnenen Runden, in denen sich pro Mannschaft mindestens ein Fahrer auf der Bahn befindet, zählen für das Gesamtklassement.

Die gewonnen Runden beim Ausscheidungsrennen zählen nicht fürs das Gesamtklassement
(Textänderung: 21.01.06)

3.2.246 Jeden Tag wird neben dem Klassement für das einzelne Rennen oder die einzelne Etappe auch das Gesamtklassement erstellt. Das Gesamtklassement wird auf der Basis der Anzahl gefahrener Runden und erworbener Punkte erstellt.

Die im Verlauf des 6-Tagerennens gefahrene Gesamtdistanz, ausgedrückt in der Anzahl kompletter Runden, bestimmt den Rang im Gesamtklassement.

Mannschaften mit derselben Rundenzahl werden nach der Anzahl erworbener Punkte klassiert.

Bei Gleichheit von Runden und Punkten entscheidet der Mannschaftsrang bei der Schlussankunft.

§16 Omnium

(Kapitel eingefügt 07.07.06).

Definition

3.2.247 Das Omnium ist ein eigenstständiger Wettbewerb, bestehend aus vier Rennen mit einer maximalen Anzahl von Fahrern, welche durch die Einschränkung der Bahn definiert (Artikel 3.1.009) wird. Das Omnium wird an einem Tag und nach der folgenden Reihenfolge ausgetragen:

1) Scratch
10 km Herren Elite
7.5 km Frauen Elite
7.5 km Herren U19
5 km Frauen U19

2) Tempo Race
10 km Herren Elite
7.5 km Frauen Elite
7.5 km Herren U19
5 km Frauen U19

3) Elimination (Ausscheidungsfahren)

4) Punktefahren
25 km Herren
20 km Frauen
20 km Herren U19
15 km Frauen U19
(Textänderung: 29.09.09; 29.03.10; 18.06.10; 1.02.11; 20.06.14; 14.10.16)

3.2.247 bis Bei Rennen wo die Anzahl der gemeldten Fahrer die Bahnkapazität überschreitet und es kein Qualifikationssystem gibt, um die Anzahl der Teilnehmer zu bestimmen, werden die Teilnehmer folgendermassen ausgewählt:

Alle teilnehmenden Fahrer nehmen zuerst an Qualifikationspunkteläufen über die Distanz und Anzahl Sprints gemäss den Richtlinien des Punktefahrens teil. Die Läufe sollen so durchgeführt werden, dass die maximale zulässige Anzahl Fahrer für das Rennen erreicht werden kann, ohne dabei die maximale Anzahl qualifizieren zu müssen.Es soll eine gleiche Anzahl Fahrer pro Lauf qualifiziert werden, um am Omnium teilzunehmen.

Alle Fahrer die sich nicht für das Omnium qualifizieren können werden auf die letzten Ränge platziert. Fahrer die einen Qualifikationslauf nicht beenden, werden nicht rangiert (DNF).
(Text eingefügt 18.06.10)

3.2.247 N **SCHWEIZERMEISTERSCHAFTEN OMNIUM (Elite + U19)**

SM- Omnium Herren und Frauen Elite
Wird gemäss UCI Reglement ausgetragen

SM- Omnium Herren U19
Das Omnium U19 ist eine Vielseitigkeitsprüfung, die fünf zu fahrende Disziplinen umfasst auf Grund derer der Schweizer Meister der Herren U19

1) Zeitfahren 1000 m mit stehendem Start
2) Einzelverfolgung 3000 m
3) Punktefahren 20 km
4) Scratch
5) Elimination

(Textänderung: 01.04.08; 01.03.11; 01.04.2017)

Abgesehen von den nachstehenden Spezifikationen gelten die UCI- und nationalen Vorschriften der Disziplinen Sprint, Verfolgung, Punktefahren und Zeitfahren.

Mehr unter Art. 3.2.248 N + 3.2.249 N1 + 3.2.249 N2 + 3.2.250 N

Wettkampforganisation

3.2.248 Je nach Möglichkeit, sind die Wettkämpfe vom Einten zum andern, mit einem Unterbruch von mind. 30 Minuten auszutragen.

3.2.248 N Zwischen den einzelnen Wettkämpfen am ersten und zweiten Tag muss jeweils eine Stunde Pause sein.

Die Meisterschaft wird nach Möglichkeit an zwei aufeinanderfolgenden Tagen ausgetragen. Als letzte Disziplin wird das Punktefahren ausgetragen. Der Ablauf muss wie folgt durchgeführt werden:

1. Tag: - Zeitfahren 1'000 m mit stehendem Start
- Einzelverfolgung 3'000 m

2. Tag: - Scratch
- Elimination
- Punktefahren 20 km

(Textänderung: 01.03.11; 01.04.17)

3.2.249 Alle Fahrer die sich beim Start eines Wettkampfes nicht einreihen sind nicht berechtigt an den folgenden Wettkämpfen teilzunehmen. Sie werden gleich gehandhabt wie jene die den Wettkampf aufgegeben haben. Sein Name erscheint auf dem letzten Platz des Finalklassements, mit der Bemerkung «DNF» (aufgegeben).

3.2.249 bis Für **alle Rennen**, müssen sich die Fahrer hintereinander an der Balustrade und im Sprintkorridor gemäss der Startliste aufstellen. **Für das Scratch bassiert die Reihenfolge auf dem letzten UCI- Omnium Ranking. Für das Punkefahren, Elimination und Tempo Race** wir die Startreihenfolge auf Basis der **Zwischenrangliste** des Omniums gemacht.
(Text eingefügt 01.02.11; 01.10.2017)

3.2.249 N1 Austragungsmodus Sprint:

1. Runde:
- Qualifikationslauf über 200m, fliegender Start.
- Die 8 besten Zeiten qualifizieren sich für die Zwischenläufe.
- Rang 9 bis 12, 13 bis 16 usw. werden in einem Klassierungslauf ausgetragen.

2. Runde:
- Zwischenläufe: 4 x 2, die je ersten vier qualifizieren sich für die Halbfinale.
- Platzierungslauf: 1 x 4, um Rang 5 bis 8.

3. Runde:
- Halbfinal: 2 x 2, je ein Lauf.
- Final: 1 x 2, Rang drei und vier. (die Zweitklassierten des Halbfinals, zwei Gewinnläufe)
- Final: 1 x 2, Rang eins und zwei. (die Erstklassierten des Halbfinals, zwei Gewinnläufe)

(Textänderung: 01.10.07, 01.04.08)

3.2.249 N2 Die Startreihenfolge im 1000 Zeitfahren und in der 3000 m Einzelverfolgung ist identisch.
Die Startreihenfolge wird von den Kommissären zusammen mit den Nationaltrainern bestimmt.
(Textänderung: April 2008)

Klassement

3.2.250 Nach den ersten drei Wettkämpfen wird ein vollständiges Klassement erstellt. Für diese drei Wettkämpfe erhält jeder Gewinner 40 Punkte, jeder zweitplatzierte 38, jeder dittplatzierte 36 Punkte usw.

Farher welche im 21. Rang und darüber klassiert sind, erhalten jeweils 1 Punkt.
(Text geändert am 20.06.14; 14.10.2016)

3.2.250 N Für die Klassierung werden die in den einzelnen Disziplinen herausgefahrenen Rangpunkte zusammengezählt. Sieger wird der/die Fahrer/In mit der kleinsten Rangpunktzahl im Gesamtklassement.
Im Falle des gleichstandes ist jener Fahrer der Sieger, welcher die bessere kumulierte Zeit in den Zeitfahrwettkämpfen realisierte.

3.2.251 Vor dem Start des Punktefahrens wird eine aktuelle Rangliste mit der Gesamtpunktzahl aus den ersten drei Wettkämpfen erstellt. Die Fahrer starten mit dieser Punktzahl in das Punktefahren. Die Fahrer gewinnen oder verlieren im Punktefahren Punkte von ihrem Total aufgrund von gewonnen oder verlorenen Runden und von im Sprint gewonnen Punkte.

Das endgültige Klassement wird durch die Puntke des Punktefahrens gegeben.

Gewinner des Omniums ist der Fahrer mit der höchsten Punktzahl.
(Text geändert am 20.06.14)

3.2.251 bis Jeder Fahrer, welcher in einem Wettkampf aufgibt wird im Endklassement hinter dem letzten Fahrer geführt und mit DNF (nicht beendet) gekennzeichnet.

Bis auf das Ausscheidungsfahren wird ein Fahrer welcher sich vom Wettkampf zurückzieht mit einem Abzug von 40 Punkten bestraft.
(Text geändert am 18.06.10; 01.02.11; 20.06.14; 15.03.2016)

3.2.251 ter Im Scratch wird jedem Fahrer, der das Rennen nicht beendet hat, weil er gestürzt ist oder auf dem letzten Kilometer nicht auf die Bahn zurückkehren konnte, der nächste verfügbare Rang (und die Punkte) basierend auf d**er Anzahl der gefahrenen Runden** und der Anzahl zu diesem Zeitpunkt auf der Bahn verbleibenden Fahrer zugeteilt.

Verliert ein Fahrer zwei Runden im Scratch wrid der mit Abzug von 40 Punkten gemäss Art. 3.2.251bis bestarft und kann das Rennen aufgeben.
Sein Ranking wird durch die Anzahl der zu diesem Zeitpunkt auf der Bahn verbliebenen Fahrer bestimmt.

Im Punktefahren erhält der Fahrer, der während dem letzten Kilomter nicht zurück auf die Bahn zurückkehren kann, seinen Platz im Endspurt, der durch die Anzahl der zu diesem Zeitpunkt auf der Bahn verbliebenen Fahrer bestimmt wird.
(Text eingefügt am 15.03.16; 14.10.16; 01.07.17; 01.10.17)

3.2.252 Im Falle eines Gleichstandes in der Gesamtwertung ist der letzte Sprint im letzten Wettbewerb, dem Punktefahren massgebend.
(Text geändert am 20.06.14)

§17 Tour Lancé

(Kapitel eingefügt 29.01.10)

Definition

3.2.253 Die Tour Lancé ist ein Zeitfahren mit fliegendem Start, bei welchem die Zeit bei der Überquerung der Ziellinie ausgelöst wird.
(Textänderung 18.06.10; 01.10.12; 14.10.2016)

Ablauf des Rennens

3.2.254 Die Startaufstellung wird durch die Kommissäre vorgegeben.

3.2.255 Der nächste Fahrer fährt auf die Bahn, sobald der Fahrer auf der Bahn die Zeit (Überfahren der Ziellinie) auslöst.

3.2.256 Die Anzahlrunden wird gemäss der Bahnlänge definiert. Die Runden sind wie folgt festgelegt:

250 oder weniger Meter	3 1/2 Runden
285,714 Meter	3 Runden
333.33 Meter	2 1/2 Runden
400 oder mehr	2 Runden

3.2.257 Sind zwei Fahrer genau gleich schnell (ex-aequo) zählt die schnellere Zeit über 200 Meter

3.2.258 Im Falle eines Sturzes, kann der Fahrer neu starten. Pro Fahrer ist nur ein Neustart gestatet.

§17 Tempo Race

(Kapitel eingefügt 14.10.2016)

Definition

3.2.259 Beim Tempo Race wird die Rangliste nach den kumulierten Punkten erstellt, welche die Fahrer in den Sprints und Rundengewinne während dem Rennen gewinnen.

Organisation des Rennens

3.2.260 Mit Ausnahme der nachfolgenden Artikel gelten für das Tempo Race die Regeln des Punktefahrens.

3.2.261 Mit Ausnahme der ersten 4 Runden, wird jede Runde ein Sprint gefahren. In der vierten Runde wird mit der Glocke der erste Sprint eingeläutet.
(texte modifié au 05.04.17)

3.2.262 Der erste Fahrer jedes Sprintes inklusive dem Endspurt erhält 1 Punkt.

Jeder Fahrer der einen Rundengewinn erzielt erhält 20 Punkte

Jeder Fahrer der durch das Hauptfeld überrundet wird verliert 20 Punkte.
(texte modifié au 28.01.17; 05.04.2017)

Ablauf des Rennens

3.2.263 Startaufstellung: Die Hälfte der Fahrer reiht sich an der Balustrade auf, die andere Hälfte auf der Sprinterlinie.

3.2.264 Der Start erfolgt fliegend nach einer neutralisierten Runde, welche die Fahrer geschlossen als Feld absolvieren müssen. Ist das Feld nicht geschlossen gibt es eine neue netralisierte Runde.

III

Kapitel EINZELWERTUNG BAHN „CLASSEMENT INDIVIDUEL UCI SUR PISTE“

[Kapitel eingefügt 31.05.04; geändert am 15.03.2016]

3.3.001 Die UCI erstellt ein individuelles Jahresklassement für die Kategorie Elite und die Junioren, die an Wettkämpfen gemäss Artikel 3.3.009 teilnehmen.

Die Punkte, welche in Rennen für U23 Fahrer gewonnen werden, werden im Eliteklassement eingefügt.

Das Klassement trägt den Namen « CLASSEMENT UCI SUR PISTE ». Die UCI ist alleinige Inhaberin dieses Klassements.
(Textänderung: 19.09.06; 25.09.07; 15.03.2016)

3.3.002 Es werden Nationenwertungen für Männer und Frauen, Elite und Junioren Kategorien erstell. Ebenfalls wird eine Wertung für jeden Wettkampf gemäss Artikel 3.3.009 erstellt, welche exklusives Eigentum der UCI sind.

Für Teamwettkämpfe**(ausgenommen Maidson)** wird die Nationenwertung durch die Addition der Punkte der bestplatzierten Fahrer jeder Nation in den einzelnen Rennen gemäss den folgenden maximalen Kontigenten die der regulären Fahreranzahl pro Team entsprechend, erstellt.

MÄNNER		FRAUEN	
Mannschaftsverfolgung:	4	Mannschaftsverfolgung:	4
Teamsprint:	3	Teamsprint:	2

Hat eine Nation ihr Punktemaximum in einer Veranstaltung erreicht, werden die Punkte von Fahrern die sich über diesem Punktemaximum befinden, an den nächsten berechtigt rangierten Fahrer der nachfolgenden Nation geschrieben.

Falls die gleiche Anzahl Punkte nicht an die Punkte berechtigten Fahrer innerhalb eines Teams verteilt werden können, sollen diese gleichmässig auf die berechtigten Fahrer aufgeteilt werden.

Für Einzelveranstaltungen **und Madison** wird die Nationenwertung aufgrund der Addition der Punkte der drei am besten rangierten Fahrer jeder Nation erstellt.

Nationen mit Punktegleichstand erhalten ihre relative Rangierung aufgrund der Platzierung ihres besten Fahres im UCI Bahn Einzelklassements.
(Textänderung 30.09.10; 25.02.13; 14.10.16; 05.03.2018)

3.3.003 Das Klassement wird auf der Grundlage des Punktetotals erstellt, das Fahrer auf sich vereinen, die an Wettkämpfen teilnehmen, die im internationalen Kalender aufgeführt sind und den in Artikel 3.8.003 unterschiedenen Klassen entsprechen.

An Wettkämpfen, welche im UCI Kalender eingeschrieben sind, an welchem mehr als 50% der Fahrer eingelden sind, werden Punkte wie ein C2 Rennen vergeben.

Die UCI Bahnwertung erfolgt für ein Jahr, wobei die Punkte, die seit der letzten Wertung gewonnen wurden, hinzu addiert werden. Gleichzeitig wird die restliche

Punktezahl, die bis zum selben Tag des Vorjahres von einem Fahrer bei internationalen Bahnwettbewerben gewonnen wurde, abgezogen.

Finden innerhalb einem Jahr eine nationale oder Internationale Meisterschaft statt, werden nur die Punkte der jüngsten Meisterschaft gezählt.

Die Bahn Kommission kann Ausnahmen im Falle einer Änderung im Datum der Weltmeisterschaften gwähren.
(Textänderung 10.06.05; 25.09.08, 01.10.12; 14.10.2016)

3.3.004 Die Anzahl Punkte, die in jedem Wettkampf gewonnen werden können, ist in Artikel 3.3.010 festgelegt.

Bei Wettkämpfen der Klassen 1 und 2 werden Punkte ausschliesslich für Rennen verteilt, welche den Teilnahmebedingungen entsprechen.
(Textänderung 25.02.13; geändert am 15.03.2016)

3.3.005 Bei jedem Wettkampf werden die UCI-Punkte einmal pro Spezialität und pro Wettbewerb verteilt.

Bei Wettkämpfen, die im Rahmen eines Turniers durchgeführt werden, werden die UCI-Punkte entsprechend dem Gesamtklassement der Spezialität verteilt. Falls ein solches Gesamtklassement fehlt, muss das Rennen, das UCI-Punkte verteilt, auf dem Wettkampfprogramm klar gekennzeichnet sein. Ist dies nicht der Fall, werden keine Punkte verteilt.

3.3.006 Die nationalen Verbände und die Organisatoren müssen dem UCI-Sitz die Teilnehmer und die vollständigen Resultate umgehend per E-Mail oder Fax mitteilen. Für Wettkämpfe, die sich über mehrere Tage erstrecken, müssen die Resultate innerhalb von 72 Stunden nach dem letzten Wettkampftag übermittelt werden.

Sämtliche nationalen Verbände müssen der UCI jeglichen Entscheid, der eine Veränderung der Punktezahl eines Wettkampfteilnehmers nach sich zieht, sofort mitteilen.

Bei Unterlassung kann das Direktionskomitee der UCI den fraglichen Wettkampf unbeschadet von weiteren im Reglement vorgesehenen Sanktionen deklassieren oder aus dem Kalender streichen.

3.3.007 Das Einzel- und das Nationenklassement werden mindestens zweimal pro Monat neu erstellt.

Falls notwendig, wird das Klassement der Vormonate korrigiert.

3.3.008 Das Direktionskomitee der UCI kann Fahrern je nach deren Klassierung Preise verleihen. Die Kriterien für die Vergabe dieser Preise werden von der UCI festgelegt.

Falls notwendig, müssen die verliehenen Preise zurückerstattet werden. Zurückerstattete Preise werden anschliessend jenem/-n Fahrer(n) übergeben, der/die nach der Korrektur des Klassements darauf Anrecht hat/haben.

Klassifikation der Wettkämpfe

3.3.009 Olympische Spiele
Weltmeisterschaften
Weltcup
Kontinentalmeisterschaften
Regionale Spiele
Internationale Wettkämpfe
Klassen 1, 2,
Nationale Meisterschaften
(Textänderung 25.02.13; 15.03.2016)

Einzelklassement

3.3.010 Die Punkte werden gemäss folgendem Schema verteilt, mit dem besten Resultatt jedes einzelnen Fahrers:

- die 3 besten Resultate des Weltcups (max. 2 Resultate auf dem Kontinent des Fahrers und max. 2 Resultate ausserhalb des Kontinents des Fahrers)*
- die 3 besten Resultate bei Rennen der Klasse 1
- die 3 besten Resultate bei Rennen der Klasse 2

*es sei denn, es wird kein Rennen auf dem Kontinent des Fahrers während der Saison organisiert.

	Rang	ELITE / JUNIOR					
		Championnats du Monde		Coupes du monde*		Championnats Continentaux	
		Jeux Olympiques*					
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Epreuves individuelles	1	750	750	500	500	600	600
	2	675	675	450	450	540	540
	3	600	600	400	400	480	480
	4	562.5	562.5	375	375	450	450
	5	525	525	350	350	420	420
	6	487.5	487.5	325	325	390	390
	7	450	450	300	300	360	360
	8	412.5	412.5	275	275	330	330
	9	375	375	250	250	300	300
	10	337.5	337.5	225	225	270	270
	11	307.5	307.5	205	205	245	245
	12	285	285	190	190	225	225
	13	262.5	262.5	175	175	205	205
	14	240	240	160	160	185	185
	15	217.5	217.5	145	145	165	165
	16	195	195	130	130	145	145
	17	180	180	120	120	130	130
	18	165	165	110	110	120	120
	19	150	150	100	100	110	110
	20	135	135	90	90	100	100
	21	120	120	80	80	90	90
	22	105	105	70	70	80	80
	23	90	90	60	60	70	70
	24	75	75	50	50	60	60
	25 to X	1	1	1	1	1	1

*nur Elite

	Rang	ELITE / JUNIOR					
		Championnats du Monde		Coupes du monde*		Championnats Continentaux	
		Jeux Olympiques*					
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Madison	1	750 (2x375)	750 (2x375)	500 (2x250)	500 (2x250)	600 (2x300)	600 (2x300)
	2	675 (2x337.5)	675 (2x337.5)	450 (2x225)	450 (2x225)	540 (2x270)	540 (2x270)
	3	600 (2x300)	600 (2x300)	400 (2x200)	400 (2x200)	480 (2x240)	480 (2x240)
	4	562.5 (2x281.25)	562.5 (2x281.25)	375 (2x187.5)	375 (2x187.5)	450 (2x225)	450 (2x225)
	5	252 (2x262.5)	252 (2x262.5)	350 (2x175)	350 (2x175)	420 (2x210)	420 (2x210)
	6	487.5 (2x243.75)	487.5 (2x243.75)	325 (2x162.5)	325 (2x162.5)	390 (2x195)	390 (2x195)
	7	450 (2x225)	450 (2x225)	300 (2x150)	300 (2x150)	360 (2x180)	360 (2x180)
	8	412.5 (2x206.25)	412.5 (2x206.25)	275 (2x137.5)	275 (2x137.5)	330 (2x165)	330 (2x165)
	9	375 (2x187.5)	375 (2x187.5)	250 (2x125)	250 (2x125)	300 (2x150)	300 (2x150)
	10	337.5 (2x153.75)	337.5 (2x153.75)	225 (2x112.5)	225 (2x112.5)	270 (2x135)	270 (2x135)
	11	307.5 (2x153.75)	307.5 (2x153.75)	205 (2x102.5)	205 (2x102.5)	245 (2x122.5)	245 (2x122.5)
	12	285 (2x142.5)	285 (2x142.5)	190 (2x95)	190 (2x95)	225 (2x112.5)	225 (2x112.5)
	13	262.5 (2x131.25)	262.5 (2x131.25)	175 (2x87.5)	175 (2x87.5)	205 (2x102.5)	205 (2x102.5)
	14	240 (2x120)	240 (2x120)	160 (2x80)	160 (2x80)	185 (2x92.5)	185 (2x92.5)
	15	217.5(2x108.75)	217.5(2x108.75)	145 (2x72.5)	145 (2x72.5)	165 (2x82.5)	165 (2x82.5)
	16	195 (2x97.5)	195 (2x97.5)	130 (2x65)	130 (2x65)	145 (2x72.5)	145 (2x72.5)
	17	180 (2x90)	180 (2x90)	120 (2x60)	120 (2x60)	130 (2x65)	130 (2x65)
	18	165 (2x82.5)	165 (2x82.5)	110 (2x55)	110 (2x55)	120 (2x60)	120 (2x60)
	19	150 (2x75)	150 (2x75)	100 (2x50)	100 (2x50)	110 (2x55)	110 (2x55)
	20	135 (2x67.5)	135 (2x67.5)	90 (2x45)	90 (2x45)	100 (2x50)	100 (2x50)
	21	120 (2x60)	120 (2x60)	80 (2x40)	80 (2x40)	90 (2x45)	90 (2x45)
	22	105 (2x52.5)	105 (2x52.5)	70 (2x35)	70 (2x35)	80 (2x40)	80 (2x40)
	23	90 (2x45)	90 (2x45)	60 (2x30)	60 (2x30)	70 (2x35)	70 (2x35)
	24	75 (2x37.5)	75 (2x37.5)	50 (2x25)	50 (2x25)	60 (2x30)	60 (2x30)
	25 to X	750 (2x375)	750 (2x375)	1 (2x0.5)	1 (2x0.5)	1 (2x0.5)	1 (2x0.5)

*Elite seulement

	Rang	ELITE / JUNIOR					
		Championnats du Monde		Coupes du monde*		Championnats Continentaux	
		Jeux Olympiques*					
Poursuite par équipes		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
	1	1500(4x375)	1500(4x375)	1000 (4x250)	1000 (4x250)	1200 (4x300)	1200 (4x300)
	2	1350(4x337.5)	1350(4x337.5)	900 (4x225)	900 (4x225)	1080 (4x270)	1080 (4x270)
	3	1200(4x300)	1200(4x300)	800 (4x200)	800 (4x200)	960 (4x240)	960 4x240)
	4	1125 (4x281.5)	1125 (4x281.5)	750 (4x187.5)	750 (4x187.5)	900 (4x225)	900 (4x225)
	5	1050(4x262.5)	1050(4x262.5)	700 (4x175)	700 (4x175)	840 (4x210)	840 (4x210)
	6	975(4x243.75)	975(4x243.75)	650 (4x162.5)	650 (4x162.5)	780 (4x195)	780 (4x195)
	7	900 (4x225)	900 (4x225)	600 (4x150)	600 (4x150)	720 (4x180)	720 (4x180)
	8	825(4x206.25)	825(4x206.25)	550 (4x137.5)	550 (4x137.5)	660 (4x165)	660 (4x165)
	9	750(4x187.5)	750(4x187.5)	500 (4x125)	500 (4x125)	600 (4x150)	600 4x150)
	10	675(4x168.75)	675 (4x168.75)	450 (4x112.5)	450 (4x112.5)	540 (4x135)	540 (4x135)
	11	615 (4x453.75)	615 (4x453.75)	410 (4x102.5)	410 (4x102.5)	490 (4x122.5)	490 (4x122.5)
	12	570 (4x142.5)	570 (4x142.5)	380 (4x95)	380 (4x95)	450 (4x112.5)	450 (4x112.5)
	13	525 (4x131.25)	525 (4x131.25)	350 (4x87.5)	350 (4x87.5)	410 (4x102.5)	410 (4x102.5)
	14	480 (4x120)	480 (4x120)	320 (4x80)	320 (4x80)	370 (4x92.5)	370 (4x92.5)
	15	435 (4x108.75)	435 (4x108.75)	290 (4x72.5)	290 (4x72.5)	330 (4x82.5)	330 (4x82.5)
	16	390 (4x97.5)	390 (4x97.5)	260 (4x65)	260 (4x65)	290 (4x72.5)	290 (4x72.5)
	17	360 (4x90)	360 (4x90)	240 (4x60)	240 (4x60)	260 (4x65)	260 (4x65)
	18	330 (4x82.5)	330 (4x82.5)	220 (4x55)	220 (4x55)	240 (4x60)	240 (4x60)
	19	300 (4x75)	300 (4x75)	200 (4x50)	200 (4x50)	220 (4x55)	220 (4x55)
	20	270 (4x67.5)	270 (4x67.5)	180 (4x45)	180 (4x45)	200 (4x50)	200 (4x50)
	21	240 (4x60)	240 (4x60)	160 (4x40)	160 (4x40)	180 (4x45)	180 (4x45)
	22	210 (4x52.5)	210 (4x52.5)	140 (4x35)	140 (4x35)	160 (4x40)	160 (4x40)
	23	180 (4x45)	180 (4x45)	120 (4x30)	120 (4x30)	140 (4x35)	140 (4x35)
	24	150 (4x37.5)	150 (4x37.5)	100 (4x25)	100 (4x25)	120 (4x30)	120 (4x30)
	25 to X	2 (4x0.5)	2 (4x0.5)	1 (4x0.5)	1 (4x0.5)	1 (4x0.5)	1 (4x0.5)

*Elite seulement

	Rang	ELITE / JUNIOR					
		Championnats du Monde		Coupes du monde*		Championnats Continentaux	
		Jeux Olympiques*					
Vitesse par équipes		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
	1	1125 (3x375)	1125 (3x375)	750 (3x250)	500 (2x250)	900 (3x300)	600 (2x300)
	2	1012.5 (3x337.5)	1012.5 (3x337.5)	675 (3x225)	450 (2x225)	810 (3x270)	540 (2x270)
	3	900 (3x300)	900 (3x300)	600 (4x200)	400 (2x200)	720 (3x240)	480 (2x240)
	4	843.75 (3x281.5)	843.75 (3x281.5)	562.5 (3x187.5)	375 (2x187.5)	675 (3x225)	450 (2x225)
	5	787.5 (362.5)	787.5 (362.5)	525 (3x175)	350 (2x175)	630 (3x210)	420 (2x210)
	6	731.25 (243.75)	731.25 (243.75)	487.5 (3x162.5)	325 (2x162.5)	585 (3x195)	390 (2x195)
	7	675 (3x225)	675 (3x225)	450 (3x150)	300 (2x150)	540 (3x180)	360 (2x180)
	8	618.75 (3x2016.25)	618.75 (3x2016.25)	412.5 (3x137.5)	275 (2x137.5)	495 (3x165)	130 (2x165)
	9	562.5 (3x187.5)	562.5 (3x187.5)	375 (3x125)	250 (2x125)	450 (3x150)	300 (2x150)
	10	506.25 (3x168.75)	506.25 (3x168.75)	337.5 (3x112.5)	225 (2x112.5)	405 (3x135)	270 (2x135)
	11	461.25 (3x153.75)	461.25 (3x153.75)	307.5 (3x102.5)	205 (2x102.5)	367.5 (3x122.5)	245 (2x122.5)
	12	427.5 (3x142.5)	427.5 (3x142.5)	285 (3x95)	190 (2x95)	337.5 (3x112.5)	225 (2x112.5)
	13	393.75 (3x131.25)	393.75 (3x131.25)	262.5 (3x87.5)	175 (2x87.5)	307.5 (3x102.5)	205 (2x102.5)
	14	360(3x120)	360(3x120)	240 (3x80)	160 (2x80)	277.5 (3x92.5)	185 (2x92.5)
	15	326.25 (3x108.75)	326.25 (3x108.75)	217.5 (3x72.5)	145 (2x72.5)	247.5 (3x82.5)	165 (2x82.5)
	16	292.5 (3x97.5)	292.5 (3x97.5)	195 (3x65)	130 (2x65)	217.5 (3x72.5)	145 (2x72.5)
	17	270 (3x90)	270 (3x90)	180 (3x60)	120 (2x60)	195 (3x65)	130 (2x65)
	18	247.5 (3x82.5)	247.5 (3x82.5)	165 (3x55)	110 (2x55)	180 (3x60)	120 (2x60)
	19	225 (3x75)	225 (3x75)	150 (3x50)	100 (2x50)	165 (3x55)	110 (2x55)
	20	202.5(3x67.5)	202.5(3x67.5)	135 (3x45)	90 (2x45)	150 (3x50)	100 (2x50)
	21	180 (3x60)	180 (3x60)	120 (3x40)	80 (2x40)	135 (3x45)	90 (2x45)
	22	157.5 (3x52.5)	157.5 (3x52.5)	105 (3x35)	70 (2x35)	120 (3x40)	80 (2x40)
	23	135 (3x45)	135 (3x45)	90 (3x30)	60 (2x30)	105 (3x35)	70 (2x35)
	24	112.5 (3x37.5)	112.5 (3x37.5)	75 (3x25)	50 (2x25)	90 (3x30)	60 (2x30)
	25 to X	1.5 (3x0.5)	1.5 (3x0.5)	1.5 (3x0.5)	2 (2x0.5)	1.5 (3x0.5)	1 (2x0.5)

*Elite seulement

	Rang	ELITE / JUNIOR			
		Classe 1		Classe 2	
				Championnat nationaux	
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Epreuves individuelles	1	200	200	100	100
	2	180	180	90	90
	3	160	160	80	80
	4	150	150	75	75
	5	140	140	70	70
	6	130	130	65	65
	7	120	120	60	60
	8	110	110	55	55
	9	100	100	50	50
	10	90	90	45	45
	11	82	82	41	41
	12	76	76	38	38
	13	70	70	35	35
	14	64	64	32	32
	15	58	58	29	29
	16	52	52	26	26
	17	48	48	24	24
	18	44	44	22	22
	19	40	40	20	20
	20	36	36	18	18
	21	32	32	16	16
	22	28	28	14	14
	23	24	24	12	12
	24	20	20	10	10
	25 to X	1	1	1	1

	Rang	ELITE / JUNIOR			
		Classe 1		Classe 2	
				Championnat nationaux	
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Madison	1	200 (2x100)	200 (2x100)	100 (2x50)	100 (2x50)
	2	180 (2x90)	180 (2x90)	90 (2x45)	90 (2x45)
	3	160 (2x80)	160 (2x80)	80 (2x40)	80 (2x40)
	4	150 (2x75)	150 (2x75)	75 (2x37.5)	75 (2x37.5)
	5	140 (2x70)	140 (2x70)	70 (2x35)	70 (2x35)
	6	130 (2x65)	130 (2x65)	65 (2x32.5)	65 (2x32.5)
	7	120 (2x60)	120 (2x60)	60 (2x30)	60 (2x30)
	8	110 (2x55)	110 (2x55)	55 (2x27.5)	55 (2x27.5)
	9	100 (2x50)	100 (2x50)	50 (2x25)	50 (2x25)
	10	90 (2x45)	90 (2x45)	45 (2x22.5)	45 (2x22.5)
	11	82 (2x41)	82 (2x41)	41 (2x20.5)	41 (2x20.5)
	12	76 (2x38)	76 (2x38)	38 (2x19)	38 (2x19)
	13	70 (2x35)	70 (2x35)	35 (2x17.5)	35 (2x17.5)
	14	64 (2x32)	64 (2x32)	32 (2x16)	32 (2x16)
	15	58 (2x29)	58 (2x29)	29 (2x14.5)	29 (2x14.5)
	16	52 (2x26)	52 (2x26)	26 (2x13)	26 (2x13)
	17	48 (2x24)	48 (2x24)	24 (2x12)	24 (2x12)
	18	44 (2x22)	44 (2x22)	22 (2x11)	22 (2x11)
	19	40 (2x20)	40 (2x20)	20 (2x10)	20 (2x10)
	20	36 (2x18)	36 (2x18)	18 (2x9)	18 (2x9)
	21	32 (2x16)	32 (2x16)	16 (2x8)	16 (2x8)
	22	28 (2x14)	28 (2x14)	14 (2x7)	14 (2x7)
	23	24 (2x12)	24 (2x12)	12 (2x6)	12 (2x6)
	24	20 (2x10)	20 (2x10)	10 (2x5)	10 (2x5)
	25 to X	1 (2x.0.5)	1 (2x.0.5)	1 (2x0.5)	1 (2x0.5)

	Rang	ELITE / JUNIOR			
		Classe 1		Classe 2	
				Championnat nationaux	
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Poursuite par équipes	1	400 (4x100)	400 (4x100)	200 (4x50)	200 (4x50)
	2	360 (4x90)	360 (4x90)	180 (4x45)	180 (4x45)
	3	320 (4x80)	320 (4x80)	160 (4x40)	160 (4x40)
	4	300 (4x75)	300 (4x75)	150 (4x37.5)	150 (4x37.5)
	5	280 (4x70)	280 (4x70)	140 (4x35)	140 (4x35)
	6	260 (4x65)	260 (4x65)	130 (4x32.5)	130 (4x32.5)
	7	240 (4x60)	240 (4x60)	120 (4x30)	120 (4x30)
	8	220 (4x55)	220 (4x55)	110 (4x27.5)	110 (4x27.5)
	9	200 (4x50)	200 (4x50)	100 (4x25)	100 (4x25)
	10	180 (4x45)	180 (4x45)	90 (4x22.5)	90 (4x22.5)
	11	164 (4x41)	164 (4x41)	82 (4x20.5)	82 (4x20.5)
	12	152 (4x38)	152 (4x38)	76 (4x19)	76 (4x19)
	13	140 (4x35)	140 (4x35)	70 (4x17.5)	70 (4x17.5)
	14	128 (4x32)	128 (4x32)	64 (4x16)	64 (4x16)
	15	116 (4x29)	116 (4x29)	58 (4x14.5)	58 (4x14.5)
	16	104 (4x26)	104 (4x26)	52 (4x13)	52 (4x13)
	17	96 (4x24)	96 (4x24)	48 (4x12)	48 (4x12)
	18	88 (4x22)	88 (4x22)	44 (4x11)	44 (4x11)
	19	80 (4x20)	80 (4x20)	40 (4x10)	40 (4x10)
	20	72 (4x18)	72 (4x18)	36 (4x9)	36 (4x9)
	21	64 (4x16)	64 (4x16)	32 (4x8)	32 (4x8)
	22	56 (4x14)	56 (4x14)	28 (4x7)	28 (4x7)
	23	48 (4x12)	48 (4x12)	24 (4x6)	24 (4x6)
	24	40 (4x10)	40 (4x10)	20 (4x5)	20 (4x5)
	25 to X	2 (4x0.5)	2 (4x0.5)	2 (4x0.5)	2 (4x0.5)

	Rang	ELITE / JUNIOR			
		Classe 1		Classe 2	
				Championnat nationaux	
		Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Vitesse par équipe	1	300 (3x100)	300 (3x100)	150 (3x50)	150 (3x50)
	2	270 (3x90)	270 (3x90)	135 (3x45)	135 (3x45)
	3	240 (3x80)	240 (3x80)	120 (3x40)	120 (3x40)
	4	225 (3x75)	225 (3x75)	112.5 (3x37.5)	112.5 (3x37.5)
	5	210 (3x70)	210 (3x70)	105 (3x35)	105 (3x35)
	6	195 (3x65)	195 (3x65)	97.5 (3x32.5)	97.5 (3x32.5)
	7	180 (3x60)	180 (3x60)	90 (3x30)	90 (3x30)
	8	165 (3x55)	165 (3x55)	82.5 (3x27.5)	82.5 (3x27.5)
	9	150 (3x50)	150 (3x50)	75 (3x25)	75 (3x25)
	10	135 (3x45)	135 (3x45)	67.5 (3x22.5)	67.5 (3x22.5)
	11	123 (3x41)	123 (3x41)	61.5 (3x20.5)	61.5 (3x20.5)
	12	114 (3x38)	114 (3x38)	57 (3x19)	57 (3x19)
	13	105 (3x35)	105 (3x35)	52.5 (3x17.5)	52.5 (3x17.5)
	14	96 (3x32)	96 (3x32)	48 (3x16)	48 (3x16)
	15	87 (3x29)	87 (3x29)	43.5 (3x14.5)	43.5 (3x14.5)
	16	78 (3x26)	78 (3x26)	39 (3x13)	39 (3x13)
	17	72 (3x24)	72 (3x24)	36 (3x12)	36 (3x12)
	18	66 (3x22)	66 (3x22)	33 (3x11)	33 (3x11)
	19	60 (3x20)	60 (3x20)	30 (3x10)	30 (3x10)
	20	54 (3x18)	54 (3x18)	27 (3x9)	27 (3x9)
	21	48 (3x16)	48 (3x16)	24 (3x8)	24 (3x8)
	22	42 (3x14)	42 (3x14)	21 (3x7)	21 (3x7)
	23	36 (3x12)	36 (3x12)	18 (3x6)	18 (3x6)
	24	30 (3x10)	30 (3x10)	15 (3x5)	15 (3x5)
	25 to X	1.5 (2x.0.5)	1.5 (2x.0.5)	1.5 (3x0.5)	1.5 (3x0.5)

Regionale Spiele
Die Punktvergabe bei regionalen Spielen erfolgt anhand der Anzahl teilnehmender Nationalverbände, das heisst:

Ab 5 Nationen:	Die Punkte werden wie für einen internationalen Wettkampf der Klasse 1 vergeben;
3 bis 4 Nationen:	Die Punkte werden wie für einen internationalen Wettkampf der Klasse 2 vergeben;
1 bis 2 Nationen:	keine Punkte.

Es werden nur Punkte vergeben, wenn die Regionalen Spiele im UCI Bahnkalender eingeschrieben sind.

Wenn eine Nation durch mehrere regionale Teams vertreten ist, werden die Punkte dem/den besten Fahrer/n dieser Nation bis zur Höhe der maximalen Anzahl Fahrer pro Team, die vom jeweiligen Wettkampfreglement zugelassen ist, vergeben.

Nationale Meisterschaften
Die Punkt für die Nationalenmeisterschaften werden nach dem gleichen Schema wie ein Klasse 2 Event vergeben

Eine Punktvergabe erfolgt nur bei eingetragenen Nationalmeisterschaften, die im UCI Bahnkalender gemeldet sind. Die Ergebnisse müssen dem UCI per E-Mail oder per Fax innert eines Werktags nach dem Wettkampf übermittelt werden.

Falls die Elite und U23 die nationalen Meisterschaften im Rahmen desselben Wettkampfes austragen, so werden die Punkte gemäss der Rangierung im Wettkampf verteilt.

Werden die nationalen U23-Meisterschaften im Rahmen eines gesonderten Wettkampfs ausgetragen, so werden die Punkte gemäss derselben Skala, welche für die Elite gilt, verteilt.

Alle Fahrer haben nur Anspruch auf Punkte in einer Kategorie pro Spezialität, gegebenfalls seine Spezialität.

Wird der nationale Meisterschaftstitel im Rahmen eines internationalen Wettkampfs vergeben, so werden die Punkte den Fahrern unabhängig von ihrer jeweiligen Nationalität entsprechend ihrer Klassierung im Wettkampf verteilt.
(Textänderung 10.06.05; 19.09.06; 25.09.07; 13.06.08; 29.03.10; 15.02.13; 15.03.2016)

3.3.011 Bei Punktegleichstand bestimmt sich die Rangfolge der Fahrer anhand ihres Rangs an den Anlässen gemäss folgender Reihenfolge:
1) Weltmeisterschaften;
2) Weltcups;
3) Kontinentalmeisterschaften;
4) Internationaler Anlass Klasse 1;
5) Internationaler Anlass Klasse 2;
6) Nationale Meisterschaften

Besteht immer noch Gleichstand, wird die Rangfolge der Fahrer durch den besten Rang im zuletzt bestrittenen Wettkampf der gleichen Klasse bestimmt.
(Artikel eingefügt 13.06.08; 25.02.13; 15.03.2016)

IV

Kapitel UCI BAHN-WELTCUP

3.4.001 Die UCI führt einen «Bahn-Weltcup» ein. Der Bahn-Weltcup ist ein Nationen-Klassement, das vom Direktionskomitee der UCI auf der Basis von speziell bezeichneten Wettkämpfen erstellt wird.

3.4.002 Die UCI ist alleinige Inhaberin des Bahn-Weltcups.

3.4.003 Die Wettkämpfe des Weltcups werden von denen der Weltmeisterschaften selektioniert.

Männer	**Frauen**
1) 1 km Zeitfahren, stehender Start	1) 500 m Zeitfahren, stehender Start
2) Sprint	2) Sprint
3) Einzelverfolgung, 4 Km	3) Einzelverfolgung, 3 Km
4) Mannschaftsverfolgung, 4 Km	4) Mannschaftsverfolgung, 4 Km
5) Keirin	5) Keirin
6) Mannschaftssprint	6) Mannschaftssprint
7) Punktefahren, 30 km	7) Punkterennen, 20 km
8) Madison, 30 km	8) Scratch 10 km
9) Scratch, 15 km	9) Omnium
10) Omnium	10) Madison, 20 km

(Textänderungen 01.01.02; 1.01.03; 19.09.06; 25.09.07; 29.03.10; 18.06.10; 25.02.13; 14.10.2016)

Teilnahme

3.4.004 Die Wettkämpfe stehen nationalen Auswahlen offen, die sich aus Fahrern zusammensetzen, die 18 Jahre oder älter sind. Das alter eines Fahrers, wird mit der differenz des letzten Weltcuprennens der Saison und seinem Geburtsjahr definiert.

Die Teilnahme an den einzelnen Wettbewerben **und im Madison** ist auf die Fahrer mit mindeste 250 Punkte im UCI Bahnklassement „*Classement UCI sur Piste*“ berschränkt. Um föderfähig zu sein, muss jeder Fahrer das Minimum der erforderlichen Punkte am Tag der Öffnung für die Anmeldung des ersten Weltcup (Art. 3.4.005),in der aktuelsten Version des UCI Bahnklassments „*Classement UCI sur Piste*“ haben.
Dies gilt nicht für Fahrer, die in Individual Pursuit und in Kilometer/500m CLM registriert sind.

Für die Entwicklung der Bahndisziplinen kann die Bahn Kommission eine Abweichung dieser Regel vorsehen.

Über die Teilnahme an den einzelnen Weltcups entscheidet der nationale Verband, die Teilnahme an den Weltmeisterschaften ist gemäss Artikel 9.2.027bis geregelt.
(Textänderung 1.01.03, 19.09.06; 25.02.13; 20.06.14 ; 15.03.16 ; 28.06.17 ; 05.03.2018)

3.4.005 Zum Weltcup anmelden können sich sämtliche nationalen Verbände und UCI Track Teams, die der UCI angeschlossen sind.

Die Anzahl qualifizierter Fahrer werden mittels Stand im UCI Ranking am Tag des startes der Onlineregistration für den ersten Lauf des Weltcups gemäss der nachfolgenden Tabelle bestätigt:

Spécialités	Hommes	Femmes
Vitesse	45 [2)]	45 [2)]
Keirin	36 [2)]	36 [2)]
Omnium	24 [2) 3)]	24 [2) 3)]
Madison	18 [1) 3)]	18 [1) 3)]

1) **Festgelegt via UCI Nationen Ranking**

2) **Die ersten 2/3 der Quoten werden nach dem UCI Nationen Ranking(2 Fahrer qualifiziert) vergeben. Das letzte Drittel der Quoten wird gemäß der UCI Ranking individuell an Nationen vergeben, die nicht bereits eine Quote über die UCI Ranking individuell erhalten haben.**

3) Bei Teilnahme der Weltmeister, wird die Anzahl Fahrer/Teams welche sich anhand des UCI Ranking qualifiziert haben, so reduziert, dass die maximale Anzahl der Teilnehmer nicht überschritten wird.

Für die anderen Diszipline gibt es keiner maximalen Teilnehmerzahlen.
(Textänderung 29.09.07; 25.02.13; 10.04.13; 15.03.16; 05.03.2018)

3.4.006 *[gestrichen am 15.03.2016].*

3.4.007 Die maximale Anzahl der Teilnehmenden pro Nation (Bahnteam oder Nationalmannschaft) setzen sich folgendermassen zusammen:

Männer		**Frauen**	
1 Km Zeitfahren	1	500 m Zeitfahren	1
Sprint	2	Sprint	2
Keirin	1	Keirin	1
Team Sprint	3	Team Sprint	2
Einzelverfolgung	1	Einzelverfolgung	1
Mannschaftsverfolgung	4	Mannschaftsverfolgung	4
Punktefahren	1	Punktefahren	2
Scratch	1	Scratch	1
Omnium	1	Omnium	1
Madison	2	Madison	2

Falls sich mehr als ein Fahrer des gleichen Landes für das Omnium einschreibt, wir die Selektion durch den nationalen Verband des Fahrers gemacht, auch wenn der Fahrer mit einem Bahnteam teilnimmt.
(Textänderungen 01.01.02; 01.01.03; 26.08.04; 19.09.06; 25.09.07; 29.03.10; 18.06.10 ; 25.02.13; 10.04.13; 14.10.2016)

3.4.007 bis Die maximale Anzahl Fahrer der gleichen Nationalität unabhängig der Mannschaft welche sich gemäss UCI Bahnklassement „*Classement UCI sur Piste*“ qualifiziert hat, sind bei folgenden Disziplinen wie folgt limitiert:

Sprint	**3**
Keirin	**2**
Omnium	1
Madison	1 (Mannschaft)

Wenn mehrere Fahrer/Mannschaften der gleichen Nationalität in den obenerwähnten Disziplinen engagiert sind, wird die Selektion durch den Nationalenverband gemacht, auch wenn der Fahrer in einem UCI Track Team startet.
(Text eingefügt 10.04.13; Textänderungen 15.03.2016)

3.4.007 ter **Mit Ausnahme des Omnium und Madison, bei welchen die maximale Quote im Art. 3.4.005 definiert ist, hat der nationale Verband des Veranstalters das Recht, für jeden Mannschaftswettbewerb eine Mannschaft und für jeden einzelnen Wettkampf einen Fahrer anzumelden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit bleiben alle Teilnahmekriterien anwendbar.**
(Text eingefügt 01.07.17)

3.4.008 *[gestrichen am 15.03.2016].*

3.4.009 Die Namen der Fahrer, der Ersatzfahrer und der Begleiter müssen dem Organisator mindestens 3 Wochen vor dem Wettkampfdatum übermittelt werden.

Athleten, die trotz namentlicher Bestätigung nicht zum Wettkampf erscheinen, können mit folgenden Strafen belegt werden:

Busse in der Höhe der Reisespesen oder ein Minimum von CHF 2000.– pro Athlet. Der Bussenbetrag wird dem Organisator überwiesen. Der nationale Verband ist solidarisch mitverantwortlich für die Bezahlung der Busse.

Die Namen der teilnehmenden Fahrer müssen dem Kommissärskollegium spätestens bis am Vorabend des ersten Rennens gemäss den angegebenen Zeiten und Vorschriften bekannt gegeben werden. Jede Meldung ausserhalb der Zeitlimite wird mit einer Busse in der Höhe von 2500.- CHF verhängt.
(Textänderungen 01.01.02; 26.08.04; 30.09.10)

3.4.009 bis ***[gestrichen am 01.07.2017].***

Organisation

3.4.010 Die Organisatoren von Wettkämpfen des Weltcups müssen einen Vertrag mit der UCI eingehen. In diesem Vertrag werden insbesondere die Medienrechte, die Vermarktungsrechte und die materielle Organisation der Wettkämpfe festgelegt.

3.4.011 *[gestrichen am 15.03.2016].*

3.4.012 *[gestrichen am 15.03.2016].*

3.4.013 Das Kommissärskollegium besteht aus internationalen UCI-Kommissären, delegiert durch die UCI gemäss Art. 1.2.116

Der organisierende Nationalverband bestimmt alle weiteren Kommissäre, welche für eine wirksame Kontrolle der Wettkämpfe nötig sind, sowie die Zeitnehmer gemäss Art. 1.2.116
(Textänderung 01.01.02; 15.03.2016)

3.4.014 Die UCI ernennt einen technischen Delegierten.
(Textänderung 01.01.02)

3.4.015 Die Spesen für die von der UCI bestimmten Personen werden vom Organisator übernommen. Die Kosten werden dem Organisator von der UCI gemäss bestehender Regelung rückerstattet.

3.4.016 Am Vortag des ersten Rennens wird auf 18 Uhr eine Versammlung einberufen. An ihr nehmen sämtliche Offiziellen und Sportdirektoren teil. Geleitet wird die Versammlung vom Präsidenten des Kommissärskollegiums. Anwesend sind ebenfalls der technische Delegierte der UCI sowie die verantwortlichen Organisatoren.

Preis

3.4.017 Die Preisskala für das Einzelklassement wird vom Direktionskomitee der UCI in den finanziellen Bestimmungen festgelegt.
(Textänderung 1.01.02)

3.4.018 *[gestrichen am 1. Januar 2002]*

3.4.019 *[gestrichen am 15.03.2016].*

3.4.020 Die 3 Erstplatzierten jedes Wettkampfs erhalten vom Organisator je nach Rang eine Gold- (1. Rang), eine Silber- (2. Rang) oder eine Bronzemedaille überreicht.

Der bestklassierten Mannschaft wird zudem vom Organisator ein Kunstobjekt überreicht.
(Textänderung 01.01.02; 25.02.13)

Klassement

3.4.021 Nach jedem Wettkampf wird jedem Rennfahrer die Anzahl der Punkte gemäss Artikel 3.3.010 gutgeschrieben.
(Textänderung 1.01.02; 25.02.13)

3.4.021 bis Nach Abschluss jedes Rennens werden Fahrer, die ex æquo klassiert sind, entsprechend der jeweils grösseren Anzahl erster, zweiter etc. Plätze klassiert. Dabei werden ausschliesslich Plätze berücksichtigt, für welche Punkte zugesprochen werden.

Sollten die Fahrer danach immer noch ex æquo klassiert sein, so entscheidet die bessere Klassierung im unmittelbar zuvor durchgeführten Rennen.
(Artikel eingefügt 01.10.04;)

3.4.022 Das Nationen-Gesamtklassement des Wettkampfs wird auf der Basis der Punkte erstellt, die jeder Fahrer aus jeder Mannschaft in sämtlichen Rennen gefahren hat.

Bei Punktegleichheit entscheidet die Anzahl erster Plätze, danach die Anzahl zweiter Plätze usw.
(Textänderung 01.01.02; 15.03.2016)

3.4.023 Die Punkte, die von jeder Nation in den Rennen erworben werden, dienen dazu, nach Beendigung des letzten Wettkampfs der Saison das Nationen-Schlussklassement zu erstellen.
(Textänderung 01.01.02; 15.03.2016)

3.4.024 Die UCI überreicht der erstplatzierten Nation des Schlussklassements die Trophäe «UCI-Bahnweltcup»
(Textänderung 01.01.02)

3.4.025 *[gestrichen am 15.03.2016].*

V
Kapitel WELTREKORDE

Allgemeines

3.5.001 Die UCI anerkennt Bahnweltrekorde ausschliesslich in folgenden Kategorien und Spezialitäten:

Fliegender Start:
Sämtliche Kategorien: 200 Meter und 500 Meter.

Stehender Start:

Herren:	Team Sprint (nur auf 250 Meter Bahn), 1 km, 4 km, 4 km Mannschaft, Stundenrekord,
Frauen:	Team Sprint (nur auf 250 Meter Bahn), 500 m, 3 km, 4 km Mannschaft, Stundenrekord
Herren Junioren:	Team Sprint (nur auf 250 Meter Bahn), 1 Km, 3 Km, 4 Km Mannschaft
Frauen Juniorinnen:	Team Sprint (nur auf 250 Meter Bahn), 500 m, 2 Km, 4 km Mannschaft

(Textänderungen 01.01.02; 10.06.05; 24.09.09; 30.09.10)

3.5.002 Die UCI ist alleinige Inhaberin der Weltrekord-Formel.

Die UCI hält bei jedem Weltrekordversuch und bei jedem Weltrekord exklusiv sämtliche Rechte an Bild-, Ton- und Textmaterial, an der Vermarktung und an jeder weiteren Verwendungsmöglichkeit. Die UCI kann diese Rechte an Dritte übergeben. Dabei gelten die von der UCI festgelegten Bestimmungen und Bedingungen.

3.5.003 Einzig die UCI kann einen Welrekord anerkennen und für rechtsgültig erklären.
(Textänderung 01.01.02)

3.5.004 Die UCI **führt eine aktuelle Liste der olympischen Aufzeichnungen und veröffentlicht diese regelmäßig.**
(Textänderung 05.03.2018)

3.5.005 Die Rekorde können anlässlich eines Wettkampfs oder im Rahmen eines speziellen Weltrekordversuchs realisiert werden. Letzterer muss ebenfalls gemäss den speziellen Regeln der UCI durchgeführt werden.

Jeglicher besondere Versuch verlangt zuvor die schriftliche Zustimmung der UCI.
In diesem Zusammenhang hängt die Zustimmung der UCI von den durch die UCI bestimmten Anforderungen ab. Zu diesen gehören insbesondere die Vorgaben der UCI bezüglich den Antidopingvorschriften. Jeder Fahrer, der einen Versuch durchführen will, muss im Antidopingpool (Groupe Cible) der UCI integriert sein und Aufenthaltsinformationen stets aktualisiert halten. Er muss sich dazu den Antidopingkontrollen unterziehen, die im Einklang mit dem von UCI umgesetzten Programm des biologischen Pass durchgeführt und analysiert werden.
Ist der Fahrer nicht dem Antidopingpool (Groupe Cible) angeschlossen, resp. vergügt er über keinen biologischen Pass gehen alle Kosten, welche die Antidopingkontrollen des Fahrers betreffen sowie für allfällige zusätzliche Kontrollen, zu Lasten des Fahrers.

Jeder spezielle Weltrekordversuch bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung der UCI. Zusätzlich muss ein spezieller Weltrekordversuch vorgängig vom nationalen Verband, dem der oder die Fahrer angehört/angehören, schriftlich genehmigt werden. Die Genehmigung muss dem Sitz der UCI mindestens einen Monat vor dem Datum des Weltrekordversuchs zugestellt werden.

An Weltmeisterschaften werden mit Ausnahme des Stundenrekords / der Bestleistung in der Stunde keine Weltrekordversuche zugelassen.
(Textänderung 01.01.02; 15.05.14)

3.5.006 Publikum und Presse müssen dem Weltrekordversuch während dessen gesamter Dauer beiwohnen können.

Die Anzahl der Zuschauer und Presseleute kann im Interesse der sportlichen Leistung limitiert werden. Für eine beabsichtigte Limitierung ist vorgängig die Zustimmung der UCI einzuholen.

3.5.007 Für sämtliche Rekordversuche, die nicht im Rahmen eines Wettkampfs unternommen werden, muss der Fahrer oder die Mannschaft allein auf der Bahn sein.
(Textänderung 1.01.02)

3.5.008 Die Rekorde müssen auf einer von der UCI anerkannten Bahn realisiert werden.

Es dürfen einzig Rennräder zum Einsatz kommen, die durch das Bahnreglement erlaubt werden. Für Spezialrennen mit stehendem Start, inklusive Stundenrekord, muss ein Startblock verwendet werden.

3.5.009 Wird der Rekordversuch in einem anderen Land durchgeführt als im Land des Verbands, dem der Fahrer angehört, so sind die beiden Verbände zur Zusammenarbeit verpflichtet und müssen sicherstellen, dass der Versuch unter den bestmöglichen Bedingungen unternommen werden kann, insbesondere was den Ordnungsdienst, die Zeitmessung, die Kommissäre und die Dopingkontrolle betrifft.
(Textänderung 01.01.02)

3.5.010 Die beim Rekordversuch anfallenden Kosten gehen zulasten des Fahrers (zu diesen Kosten gehören auch die Reisespesen und Übernachtungskosten des internationalen Kommissärs und des Antidopinginspektors, die Kosten für das Labor und die weiteren Spesen der UCI).

Wird der Rekordversuch in einem anderen Land durchgeführt, so hat der nationale Verband dieses Landes das Recht, dass ihm die anfallenden Kosten zurückerstattet werden.

Der nationale Verband des Fahrers ist solidarisch mitverantwortlich für die Begleichung der beim Rekordversuch anfallenden Kosten.

Zeitmessung

3.5.011 Die Zeit muss bei den Rekordversuchen Runde für Runde mit einem elektronisch gesteuerten Gerät und auf die Tausendstelsekunde genau gemessen werden.

3.5.012 Die elektronische Zeitmessung der Rekordversuche ist obligatorisch durch eine manuelle Zeitmessung zu ergänzen. Letztere wird von zwei Zeitmessern durchgeführt, die vom nationalen Verband des Landes zugelassen werden, in dem der Rekordversuch stattfindet.

3.5.013 Die gemessenen Zeiten werden auf Zeitmessblättern festgehalten, die vom Zeitnehmer signiert werden müssen, der sie ausfüllt

Kontrolle

3.5.014 Ein anlässlich eines Wettkampfs registrierter Rekord wird erst dann anerkannt, wenn ein internationaler Kommissär der UCI den Wettkampf als Mitglied des Kommissärskollegiums kontrolliert und den entsprechend Artikel 3.5.016 verfertigten Bericht unterschrieben hat.

3.5.015 Sämtliche Rekordversuche müssen vorgängig schriftlich vom nationalen Verband des Landes, in dem der Versuch stattfindet, genehmigt werden. Der nationale Verband ernennt einen internationalen Kommissär der UCI für die Überwachung des Versuchs. Bei einem Stunden-Rekordversuch wird der Kommissär von der UCI ernannt.
(Textänderung 01.01.02; 15.05.14)

Bericht

3.5.016 Über jeden Rekord wird ein knapper Bericht verfasst, der die Umstände festhält, unter denen der Rekord erzielt wurde. Der Bericht ist ensprechend den von der UCI zur Verfügung gestellten Vorlagen abzufassen. Der Bericht wird vom internationalen Kommissär der UCI umgehend abgefasst und von ihm, mindestens einem weiteren anwesenden Offiziellen und dem Fahrer/den Fahrern, welche/r den Rekord erzielt hat/haben, unterzeichnet

Siehe Anhang 1
(Textänderung 01.01.02)

3.5.017 Der internationale Kommissär sendet den Bericht zusammen mit den originalen Zeitmessblättern an die UCI.

Dopingkontrolle

3.5.018 **Ein** Weltrekord wird **nur dann anerkannt**, wenn der betreffende Fahrer **unmittelbar nach dem Rennen** zur Dopingkontrolle geht.

Bei Mannschaftswettbewerben müssen sich alle Teammitglieder, die den neuen Rekord aufgestellt haben, einer **Dopingkontrolle** unterziehen.

Die Dopingkontrolle muss in **Übereinstimmung mit den UCI Anti-Doping-Bestimmungen** durchgeführt werden.

Das Protokoll wird nur auf der Grundlage einer vom akkreditierten Labor der Welt-Anti-Doping-Agentur ausgestellten Bescheinigung genehmigt, **aus der hervorgeht, dass die Probe nicht positiv ist (d.h. dass kein unerwünschten analytischer Befund vorliegt).**
(Textänderung 01.01.02; 18.06.10; 05.03.2018)

Anerkennung

3.5.019 Ein Rekord kann nur dann anerkannt werden, wenn sämtliche Vorgaben, die dafür gelten, erfüllt sind.

3.5.020 Ein Rekord, der am selben Tag geschlagen wird, wird nicht bestätigt.

3.5.021 Rekorde, die anlässlich von Weltcup-Wettkämpfen, von Weltmeisterschaften oder Olympischen Spielen aufgestellt werden, können mittels einer Bestätigung der offiziellen Resultatmitteilung anerkannt werden. Die offizielle Resultatmitteilung wird vom Präsident des Kommissärskollegiums und vom technischen Delegierten der UCI unterzeichnet. Wird der Rekord bestritten, so kann beim Direktionskomitee ein Anerkennungsgesuch gestellt werden. Dabei gelten die Bestimmungen der folgenden Artikel.
(Textänderung 01.01.02)

3.5.022 Unbeschadet der Anwendung des Artikels 3.5.021 kann ein Weltrekord nur dann anerkannt werden, wenn er von der UCI für rechtsgültig erklärt worden ist.

3.5.023 Das Anerkennungsgesuch wird vom Fahrer gestellt, der den Rekord aufgestellt hat, oder vom nationalen Verband, dem er angehört. Das Gesuch muss der UCI spätestens einen Monat nach Erzielung des Rekords zugestellt worden sein.

3.5.024 Falls die UCI der Meinung ist, es gebe Gründe, die gegen eine Anerkennung sprechen, lädt sie den Fahrer oder dessen Vertreter ein, sich zu diesen Gründen zu äussern, bevor sie einen Entscheid fällt. Wenn dies nicht geschieht und der Rekord nicht anerkannt bleibt, so kann der Fahrer beim TAS.
(Textänderung 01.01.10)

3.5.025 Die UCI führt eine aktuelle Liste mit den anerkannten Weltrekorden und publiziert diese regelmässig.

Stundenrekord

3.5.026 Der Stundenrekord ist die längste Distanz, die innerhalb einer Stunde auf einem klassischen Rennrad gefahren wurde, das in den Artikeln 1.3.006 bis 1.3.010 und 1.3.019 definiert wird
(Textänderung 15.05.14)

3.5.026 bis *[gestrichen am 15.05.14]*

Bestleistung in der Stunde

3.5.027 Das Rennrad muss der Materialkommission mindestens 15 Tage vor dem Rekordversuch zur Anerkennung vorgeführt werden.
(Textänderung 15.05.14)

3.5.028 Der Fahrer startet von der Verfolgerlinie aus. Die Verfolgerlinie entspricht der Definition aus Artikel 3.6.083.

3.5.029 Der Zeitmesser muss die letzte Runde (d.i. diejenige Runde, innerhalb derer die Stunde ausläuft) per Glockenzeichen ankündigen, wenn die verbleibende Rennzeit kürzer ist als die im Schnitt gefahrene Rundenzeit.

3.5.030 Der Rekordversuch ist beendet, wenn der Fahrer die Verfolgerlinie, von der aus er gestartet ist, überquert. Das Ende des Rekordversuchs wird durch zwei Revolverschüsse signalisiert.

3.5.031 Die in der Stunde zurückgelegte Distanz wird nach folgender Formel berechnet:

$$D = (L\,Pi \times TC) + Di\,C$$

$$Di\,C = \frac{L\,Pi \times TRC}{TTC}$$

wobei:
- D = in der Stunde zurückgelegte Distanz
- L Pi = Länge der Rennbahn
- TC = Anzahl komplett gefahrener Runden vor der letzten Runde
- Di C = Zusätzliche Distanz
- TTC = Zeit für die letzte komplette Runde
- TRC = Verbleibende Rennzeit zu Beginn der letzten Runde.

3.5.032 Die absolvierte Distanz wird auf den nächsten ganzen Meter aufgerundet. Der Stundenweltrekord kann einzig um mindestens einen Meter oder mehr verbessert werden.
(Textänderung 15.05.14)

3.5.033 Falls zwischen dem Ablauf der Stunde und der Beendigung der letzten Runde ein Ereignis eintritt, das die Beendigung der Runde verunmöglicht, so wird die zusätzliche Distanz auf der Basis der vorletzten Runde errechnet.

Bestleistung in der Stunde hinter Derny

3.5.034 Die Bestleistung in der Stunde hinter Derny ist die längste Distanz, die in einer Stunde auf einem Rennrad gefahren wird, das den Bestimmungen der Artikel 1.3.006 bis 1.3.010 entspricht.

Das Motorrad (Derny) muss den Bestimmungen der Artikel 3.6.029 bis 3.6.051 und die Bekleidung der Dernyfahrer jenen des Artikels 3.6.063 entsprechen. Am Motorrad darf hinter dem Hinterrad auf keinen Fall eine Rolle angebracht sein.

Das Rennrad und das Motorrad (Derny) müssen der Materialkommission mindestens 15 Tage vor dem Rekordversuch zur Anerkennung vorgeführt werden.
(Artikel eingefügt 10.06.05)

3.5.035 Es gelten die Artikel 3.5.028 bis 3.5.033 für den Stundenweltrekord.
(Artikel eingefügt 15.05.14)

VI
Kapitel AUSRÜSTUNG UND INFRASTRUKTUR

§ 1 Startblöcke

3.6.001 Die Startblöcke müssen dergestalt konzipiert sein, dass sie innerhalb von 5 Sekunden problemlos aus der Bahn genommen werden können. Die Startblöcke müssen vom technischen Delegierten der UCI oder vom Präsidenten des Kommissärskollegiums im Rahmen eines Wettkampfs getestet und anerkannt werden.
(Textänderung 01.01.02)

3.6.002 Das Rennrad muss, unabängig von der Neigung der Rennbahn, in vertikaler Position gehalten werden. Zu diesem Zweck muss der Startblock mit verstellbaren Füssen ausgerüstet sein.
Das Rennrad muss mithilfe einer Bremsvorrichtung fest gehalten werden. Die Bremse arretiert die hintere Radfelge.
(Textänderung .1.01.02)

3.6.004 Die Bremse muss in der Höhe verstellbar sein, um Räder mit unterschiedlichen Durchmessern blockieren zu können. In der Breite muss die Bremse ebenfalls verstellt werden können, damit Felgen unterschiedlicher Breite arretiert werden können.

3.6.005 Die Bremse muss das Hinterrad freigeben, sobald das Startzeichen erfolgt, und zwar so, dass die Konkurrenten exakt zur selben Zeit starten können.

3.6.006 (N) Die Bremsvorrichtung des Startblocks wird vom selben elektronischen System freigegeben, das gleichzeitig auch die Zeitmessung auslöst.

§2 Motorräder für Steherrennen

3.6.007 Die Maschinen müssen der Abbildung in Artikel 3.6.028 entsprechen.

Sämtliche Masszahlen in der Zeichnung haben ihren Ausgangsmesspunkt einerseits im Zentrum der Hinterradachse oder an einem fixen Punkt des Rahmens, der der Hinterradachse am nächsten kommt (dieser Ausgangsmesspunkt ist klar zu definieren) und andererseits am Boden.

3.6.008 Die Maschinen verfügen über einen einzigen Gang, Marke und Modell sind nicht spezifiziert. Die Maschine wird von einem einzigen Fahrer gefahren.

3.6.009 Motor und Rahmen entsprechen exakt den Normen des Originalmodells, wie sie vom Konstrukteur definiert wurden.

Motor

3.6.010 Der Hubraum des Motors beträgt mindestens 500 cc und höchstens 1000 cc.

3.6.011 Die ein- oder zweizylindrigen Motoren sind vertikal gebaut. «Flat Tween»-Motoren sind unzulässig.

Rahmen

3.6.012 Die Maschine ist ein Typ, der im kommerziellen Handel verkauft wird. Die Breite des Rahmens beträgt maximal 350 mm. Der hintere Stossdämpfer wird weggelassen resp. ersetzt durch ein rundes Rohr, das denselben Durchmesser aufweist wie die Rahmenrohre, d.i. 30 mm.

Sattel

3.6.013 Der Sattel stammt aus dem kommerziellen Handel, ist 300 mm breit und 350 mm lang. Da der Motorradfahrer in aufrechter Position fährt, wird der Sattel in einer von hinten nach vorne geneigten Position installiert. Der Sattel darf unter keinen Umständen abgeändert werden; das zusätzliche Anbringen von Polstern, Leder, Stoffen etc., die zusätzlichen Windschatten bieten könnten, ist absolut verboten. Der äussere Teil des Vordersattels wird 800 mm über dem Boden placiert und geht 250 mm vor der Senkrechten durch, welche durch die Hinterachse zeigt. Der äusserste Teil des Hintersattels wird 1030 mm über dem Boden placiert und liegt in derselben Lage wie die Senkrechte, die durch die Hinterachse zeigt.

Räder

3.6.014 Die Räder sind mit Felgen aus Metall und kommerziellen Speichen ausgerüstet. Der Durchmesser der Räder beträgt höchstens 650 mm. Reifen: Vorderrad 350 x 19, Hinterrad 350 oder 400 x 19.

3.6.015 Eine Bremse wirkt auf das Vorderrad. Die auf das Hinterrad wirkende Bremse dient als «Verlangsamer».

Lenker

3.6.016 Der Lenker besteht aus einem einzigen Stück. Seine Breite beträgt hinten maximal 700 mm (gemessen am Aussenrand der Handgriffe).

3.6.017 Die beiden Handgriffe müssen auf derselben Höhe liegen. Die Höhe über Boden beträgt mindestens 1000 mm und höchstens 1050 mm. Die Höhe ist verstellbar.

3.6.018 Der hintere äussere Rand der Handgriffe des Lenkers weist über dieselbe Senkrechte zum Boden wie jene, die über den Vordersatttel weist, d.i. 250 mm vor der Hinterradachse.

3.6.019 Kein Knopf und kein Hebel darf bei Betätigung über den äusseren Rand der Handgriffe hinausweisen. Ledervorrichtungen, Hebel, Halterungen oder anderes Zubehör sind ausdrücklich unzulässig.

3.6.020 Die Motorradfahrer müssen den Lenker mit beiden Händen halten. Die einhändige Fahrweise ist ausschliesslich erlaubt zur Motorreglierung oder im Falle von Gefahr.

Fussstützen

3.6.021 Die Fussstützen werden links und rechts auf den Rahmenrohren angebracht. jede Fussstütze besteht aus einer «Sohle» und einem Blechschuber.

3.6.022 Die Sohle der Fussstütze ist aus einem flachen Blech geformt, das 120 mm breit ist und eine Aussenlänge von insgesamt 240 mm aufweist. Die Sohle ist gegen hinten halbkreisförmig gerundet. Der Blechschuber misst vorne 80 mm und hinten 200 mm; er ist um die Sohle herum geschweisst.

3.6.023 Das Zentrum der Fussstütze weist über dieselbe Senkrechte über Boden wie jene über den Vordersitz und jene über den hinteren Teil des Lenkers. Die Fussstützen sind nach vorne unabsetzbar 240 mm über Boden fixiert.

3.6.024 Der hintere Teil ist verstellbar. Die beiden Fussstützen befinden sich aber bei allen im selben Wettkampf eingesetzten Motorrädern auf derselben Höhe.

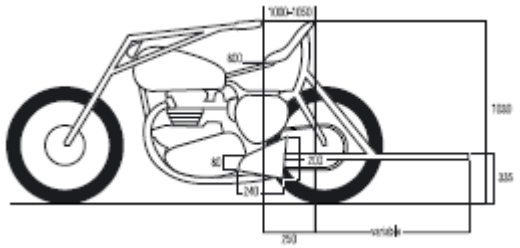
3.6.025 Die äussere Breite der Fussstützen beträgt maximal 650.

Rolle

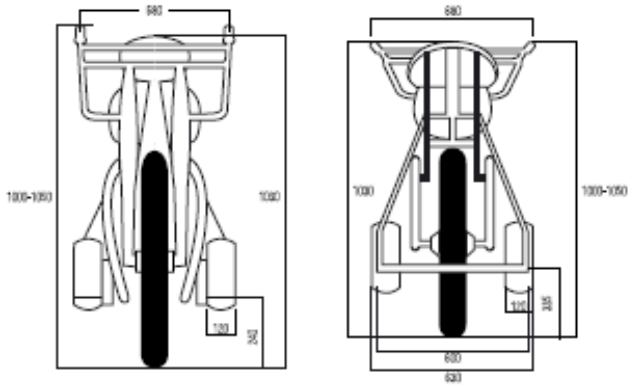
3.6.026 Bei jeder Maschine ist hinter dem Hinterrad eine Rolle angebracht. Der Durchmesser der Rolle beträgt maximal 35 mm. Die Breite der Rolle beträgt 600 mm. Das Zentrum der Rollenachse muss sich 335 mm über Boden befinden.

3.6.027 Die Rolle wird hinten am Rahmen mittels vor- resp. zurückgebogenem Flachstahl befestigt; die Breite der Eisen beträgt 35 mm, die Dicke 6 mm. Zwei Abstandshalter halten die Rolle in der richtigen Position; diese Abstandshalter sind ebenfalls aus Flachstahl gefertigt, Breite 35 mm, Dicke 6 mm. Die Distanz zwischen der Hinterradachse und der Rolle ist um jeweils 50 mm verstellbar, die Distanz beträgt mindestens 600 mm und höchstens 800 mm.

3.6.028



Abmessungen in mm



Abmessungen in mm

§ 3 Velomotorräder

3.6.029 Das Velomotorrad ist dazu gedacht, den Windschatten eines Menschen auf einem Rennrad zu ersetzen, es sollte den so erzeugten Windschatten so annähernd wie möglich imitieren.

3.6.030 Kein Motorradteil darf mit Leder, Kautschuk, Filz oder Stoffen umgeben sein, die als Windschatten dienen könnten.

3.6.031 Das Motorrad muss strikt den nachfolgenden Angaben entsprechen.

Motor

3.6.032 Die Maschine ist maximal mit einem 100 cc-Motor ausgerüstet und dient einzig dazu, den Schrittmacher bei seiner Arbeit zu unterstützen.

3.6.033 Die Verwendung eines freien Rades ist untersagt; das fixe Triebrad ist obligatorisch.

Rahmen

3.6.034 Die Maschine ist einplätzig und verfügt über einen einzigen Gang.

3.6.035 Die Maschine inklusive Gabel ist aus Rohren gefertigt. Die Rohren gleichen in allen Punkten jenen, die bei der Konstruktion eines gewöhnlichen Fahrrads verwendet werden.

3.6.036 Die Höhe des Rahmens (mit analoger Formung wie ein Fahrrad) beträgt mindestens 560 mm und höchstens 580 mm (die Distanz wird gemessen von der Achse der Tretkurbel bis zur Achse des oberen Rahmenrohrs).

3.6.037 Die Achse der Tretkurbel liegt mindestens 230 mm und höchstens 290 mm über Boden.

3.6.038 Die Breite der Tretkurbel (inkulsive Pedale) beträgt maximal 380 mm.

Sattel

3.6.039 Der Sattel ist ein kommerzieller Rennsattel; er ist höchstens 300 mm lang und 150 bis 180 mm breit. Der Sattel weist nach links und nach rechts dieselbe Distanz zum Rahmen auf.

3.6.040 Der Sattel darf in keiner Art und Weise abgeändert werden. Das Hinzufügen von Kissen, Leder, Stoffen etc., die einen zusätzlichen Windschutz bieten könnten, ist absolut verboten.

3.6.041 Das äussere Ende der Sattelspitze wird placiert:

a) 450 mm vom Spannbolzen des Expanders entfernt, für Rennbahnen von 200 Metern Länge oder mehr;
b) 400 mm vom Spannbolzen des Expanders entfernt, für Rennbahnen von 200 weniger als Metern Länge.

3.6.042 Die Höhe des Hintersattels ab Boden beträgt mindestens 870 mm.

Lenker

3.6.043 Der Lenker besteht aus einem einzigen Stück und ist höchstens 500 mm breit (die Distanz wird am äusseren Rand der Handgriffummantelung gemessen).

3.6.044 Der Lenker wird im Verhältnis zum Spannbolzen des Expanders um 30 mm gesenkt, die Distanz des Expanders zum Boden beträgt 900 mm. Die Distanz der

Handgriffe des Lenkers zum Boden beträgt somit 870 mm (die Distanz wird gemessen am oberen Rand der Handgriffe).

Bei Rennbahnen von weniger als 200 Metern Länge befinden sich die Handgriffe des Lenkers 920 mm vom Boden entfernt (die Distanz wird gemessen am oberen Rand der Handgriffe).

3.6.045 Die hinteren Bestandteile des Lenkers befinden sich höchstens 200 mm hinter der Achse des Expander-Spannbolzens. Die Lenkerrohrenden sind gefüllt und die Handgriffe dürfen mit Abdeckband ummantelt sein. Gummihandgriffe sind strikt verboten.

Räder

3.6.046 Die Räder sind mit Felgen aus Metall ausgerüstet. Der Durchmesser des Vorderrades beträgt 600 mm. Es ist mit einem Reifen von 55 mm Durchmesser ausgerüstet.

3.6.047 Der Durchmesser des Hinterrades beträgt 700 mm. Es ist mit einem Reifen von 42 mm Durchmesser ausgerüstet.

Tank

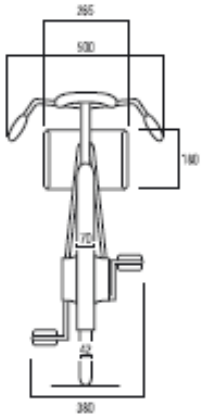
3.6.048 Der zylinderförmige Tank muss auf dem Lenkrohr montiert sein. Sein Durchmesser muss 180 mm und seine Länge 265 mm betragen.

Schutzblech

3.6.049 Die Schutzbleche sind aus Stahl.

3.6.050 Die Breite des hinteren Schutzbleches beträgt maximal 70 mm. Es ist aus einem einzigen Stück gefertigt und formt einen Schutz auf beiden Seiten. Seine äusseren Teile müssen auf dem Rahmenrohr vor der Hinterradachse befestigt werden. Die Höhe des Schutzblechs beträgt 140 mm. Die Distanz zwischen dem Expanderknopf und der Senkrechten zum Boden, die durch den äusseren hinteren Teil des Schutzblechs führt, beträgt 1250 mm. Die Distanz zwischen dem Hintersattel und der Senkrechten zum Boden, die durch den äusseren hinteren Teil des Schutzblechs führt, beträgt mindestens 500 mm.

3.6.051



§ 4 Bekleidung des Schrittmachers

3.6.052 Die Schrittmacher müssen eine Lederjacke mit den folgenden Abmessungen tragen:

- Rückenlänge ohne Kragen	67 cm
- Rückenlänge auf Ärmelhöhe	45 cm
- Brustbreite auf Ärmelhöhe	35 cm
- Brustumfang, gemessen unter den Armen	120 cm
- Jackenumfang, gemessen am unteren Rand	120 cm
- Ärmellänge von der Schulternaht zum Ellenbogen	60 cm
- Ärmelumfang am Oberarm	40 cm
- Ärmelumfang am Handgelenk	28 cm
- Kragenumfang	44 cm
- Kragenhöhe	3,5 cm

3.6.053 Der Kragen wird mittels zweier Spangen geschlossen. Die Jacke wird am Rücken von unten nach oben mittels eines Reissverschlusses geschlossen (der Ausgangspunkt des Reissverschlusses befindet sich am unteren Ende der Jacke).

3.6.054 Es ist unzulässig, die Jacke während der Fahrt zu öffnen oder an der Jacke irgendwelche Veränderungen vorzunehmen, die den Fahrer bevorteilen könnten.

3.6.055 Die Schrittmacher müssen eine Lederhose ohne Gamaschen mit den folgenden Abmessungen tragen:

- Länge Aussenbein	94 cm
- Länge Innenbein	68 cm
- Gürtelumfang	102 cm
- Beckenumfang über dem Gesäss	114 cm
- Oberschenkelumfang	72 cm
- Umfang oberhalb des Knies	48 cm
- Umfang unterhalb des Knies	36 cm
- Wadenumfang	40 cm
- Knöchelumfang	30 cm

3.6.056 Zur Lederhose gehört zusätzlich ein Leinengurt von 22 cm Höhe. Am Gurt ist hinten eine Gummispitze von 48 cm Länge und 9 cm Breite angebracht, die von oben nach unten verläuft.

3.6.057 Öffnungen befinden sich einzig an der Seite jedes Beines der Lederhose. Die Öffnung verläuft über eine Länge von 40 cm, gemessen ab Fussknöchel. Der Verschluss wird durch einen Reissverschluss gewährleistet, der von oben nach unten verläuft.

3.6.058 Die Lederhose wird hinten von sich kreuzenden Riemen gehalten, die durch Halteschlaufen aus Gummi führen.

3.6.059 Die Schrittmacher tragen unter ihrer Lederbekleidung nur ein leichtes, eng anliegendes Trikot und eine Radrennfahrerhose. Die Jacke muss so geschlossen werden können, dass dabei weder die Nähte noch der Reissverschluss vorstehen. Die Unterbekleidung muss überall dieselbe Dicke aufweisen und darf unter keinen Umständen aufgepolstert sein. Weder Hose noch Trikot dürfen irgendeine Öffnung aufweisen.

3.6.060 Die Schrittmacher dürfen ein einziges Paar Socken tragen. Die Socken müssen von Strumpfhaltern gehalten werden.

3.6.061 Es sind ausschliesslich Lederschuhe normaler Grösse zugelassen. Die Schuhe müssen ganz geschlossen sein.

3.6.062 Das Tragen eines robusten Helms ist während des Trainings und während des Wettkampfs obligatorisch. Es ist verboten, den Helm während des Rennens abzunehmen oder den Helmriemen zu öffnen. Am Helm dürfen Ohrenklappen angebracht sein. Diese dürfen die Dimension 1 cm x 3 cm nicht überschreiten.

§ 5 Bekleidung der Schrittmacher auf dem Derny

3.6.063 Sämtliche Schrittmacher müssen dieselbe Bekleidung tragen:

a) ein kurzärmliges Unterhemd aus leichtem Stoff
b) ein eng anliegendes Oberteil mit zugenähten Taschen; lange Ärmel sind erlaubt; das Tragen eines zusätzlichen Rennfahrertrikots kann von den Kommissären zugelassen werden.
c) eine Radhose (schwarz, eng anliegend, bis zur Mitte der Oberschenkel gehend)
d) spezielle, schwarze Radfahrerschuhe (festes Schuhwerk) und einfarbige (schwarz oder weiss) Sockchen
e) ein Paar Rennhandschuhe oder ein Paar gewöhnliche Handschuhe ohne Futter und ohne Stulpen
f) einen Fahrrad-, Hartschalenhelm, Typus Steherhelm; er darf weder Ohrklappen, noch Lederbänder oder Bänder aus Filz oder anderen Stoffen aufweisen, die einen zusätzlichen künstlichen Windschatten erzeugen könnten.

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN UND ZULASSUNG VON RENNBAHNEN:

§ 6 Rennbahnen

3.6.064 Die Bahnwettkämpfe des internationalen Kalenders müssen auf einer Rennbahn durchgeführt werden, die von der UCI zugelassen ist.
Ausnahmen für Nicht-homologierte Rennbahnen im internationalen Kalender können durch die UCI gewährt werden, wenn alle Sicherheitsbestimmungen erfüllt werden.

Die Bahnwettkämpfe des nationalen Kalenders müssen auf einer Rennbahn durchgeführt werden, die vom jeweiligen nationalen Verband oder von der UCI zugelassen sind.
(Textänderung 14.10.2016)

3.6.065 Eine Rennbahn ist nur dann hologiert, wenn sie die Anforderungen der UCI erfüllt.

3.6.066 Die Statik, die Materialbeschaffenheit und die Verankerungen der Rennbahn müssen den baulichen Vorschriften und den Sicherheitsvorschriften des jeweiligen Landes entsprechen und zudem die geologischen und klimatischen Gegebenheiten berücksichtigen.

Für diese Elemente und ganz allgemein für die Übereinstimmung der baulichen Konstruktion und der verwendeten Materialien mit den bestehenden technischen Normen und den «Regeln der Kunst» sind allein die Bauherren, Unternehmer, Architekten, beratenden Ingenieure, Besitzer, Verwalter, Nutzer, Organisatoren oder Dritte zuständig, je nach den gesetzlichen Vorschriften oder geltenden lokalen Regeln. Die UCI ist diesbezüglich von jeglicher eventueller Verantwortung entbunden.

Die Zulassung der Rennbahn durch die UCI erstreckt sich nicht auf die technische und strukturelle Beschaffenheit der Rennbahn, sondern einzig auf die Übereinstimmung ihres äusseren Erscheinungsbildes mit den Vorgaben der betreffenden Paragraphen zur Zeit der Inspektion. Die UCI ist nicht verantwortlich für Mängel, die nicht in den Rahmen der Zulassung gehören oder die erst nach den Feststellungen, auf denen die Zulassung basiert, manifest werden.

BAHNGEOMETRIE

Form

3.6.067 Der innere Rand der Rennbahn weist zwei Kurven auf, die durch zwei parallele Geraden verbunden sind. Eingang und Ausgang der Kurve sind so gestaltet, dass die Durchfahrt progressiv erfolgen kann. Die Neigung der Rennbahn wird bestimmt und ist abhängig vom Kurvenradius und von den Spitzengeschwindigkeiten, die in den diversen Spezialrennen erreicht werden.

Länge

3.6.068 Die Länge der Rennbahn beträgt mindestens 133 Meter und höchstens 500 Meter.

Die Länge der Rennbahn muss so gewählt werden, dass nach einer gewissen Anzahl von halben Runden exakt die Distanz von einem Kilometer zurückgelegt wird. Toleriert wird eine Abweichung von höchstens 5 Zentimetern.

Für Weltmeisterschaften und Olympische Spiele muss die Länge der Rennbahn 250 Meter betragen. Im Interesse des Bahnradsports kann die UCI eine Ausnahme bei einer bereits bestehenden Bahn machen.
(Textänderung 01.01.02; 24.09.09)

3.6.069 Die Länge wird 20 cm entfernt vom inneren Rand der Rennbahn gemessen (obere Kante der Côte d'azur).

Breite

3.6.070 Die Breite der Bahn muss über die ganze Länge der Rennbahn konstant sein. Die für Rennen der Kategorie 1 und 2 zugelassenen Bahnen müssen eine Breite von mindestens 7 Metern aufweisen. Die Breite der übrigen Bahnen muss proportional zur Länge sein mit einem Minimum von 5 Metern.
(Textänderung 01.01.02)

Blaues Band / «Côte d'Azur»

3.6.071 Ein befahrbares blaues Band (die sog. «Côte d'Azur») muss entlang des gesamten Innenrands der Rennbahn angebracht sein. Die Breite des Bandes muss mindestens 10% der Bahnbreite betragen und seine Oberfläche muss dieselben Eigenschaften aufweisen wie die Rennbahn selbst. Jegliche Werbeaufschriften auf dieser Fläche sind verboten.

Sobald ein oder mehrere Fahrer auf der Bahn radfahren, darf sich ausser ihm/ihnen keine Person und kein Objekt auf dem blauen Band befinden.
(Textänderung 01.01.02)

Sicherheitszone

3.6.072 Ausgehend vom inneren Rand des blauen Bandes muss eine Sicherheitszone eingerichtet und gekennzeichnet sein. Die Breite der gesamten Sicherheitszone beträgt mindestens 4 Meter auf Bahnen von 250 Metern Länge und mehr und 2,5 Meter auf Bahnen von weniger als 250 Metern Länge.

Mit Ausnahme der Kommissäre, der Fahrer auf dem Rad und durch den Präsidenten des Kommissärskollegiums autorisierten Personen darf sich keine Person und kein Objekt (inklusive Startblöcke) in der Sicherheitszone befinden, sobald Fahrer auf der Bahn sind.
(Textänderungen 1.01.02; 26.08.04)

3.6.072 bis Am inneren Rand der Sicherheitszone muss eine Balustrade von mindestens 120 cm Höhe errichtet werden, die so beschaffen ist, dass sie die nötige Sicherheit für die Fahrer gewährleistet. Die Balustrade muss nicht errichtet werden, sofern folgende Bedingungen erfüllt sind:

1) Es gibt keinen Höhenunterschied oder abruptes Gefälle zwischen der Sicherheitszone und dem Rennbahnzentrum oder im Rennbahnzentrum und
2) in der Sicherheitszone und innerhalb einer Distanz von 10 Metern zur blauen Linie befinden sich keine gemäss Artikel 3.6.072 nichtautorisierten Personen und Gegenstände.

Die Balustrade muss transparent sein; auf ihr dürfen unter keinen Umständen Werbeplakate angebracht werden.

Dort, wo der Innenraum 1,5 Meter oder mehr tiefer liegt als der innere Rand der Sicherheitszone, müssen zusätzliche Schutzvorrichtungen (Netze, Kissen etc.) angebracht werden, um die Verletzungsrisiken von Fahrern, die unfreiwillig die Bahn verlassen müssen, zu minimieren.

Die Tore, die eventuell in der Abschrankung eingebaut sind, müssen mit einem leicht zu öffnenden und verlässlichen Schloss versehen sein. Während der Wettkämpfe und Trainings müssen diese Tore geschlossen sein.
(Textänderungen 01.01.02; 26.08.04)

Profil

3.6.073 Auf der gesamten Rennbahn müssen die einzelnen Quersektoren vom inneren bis zum äusseren Rand ein rechtliniges Profil aufweisen. In den Kurven muss der innere Rand am Übergang zum blauen Band ein gerundetes Profil aufweisen.

3.6.073 bis Auf der gesamten Rennbahn und in der gesamten Sicherheitszone dürfen sich bis auf eine Höhe von 3 Metern (gemessen senkrecht zum Boden) keine Hindernisse befinden und der Raum bis auf diese Höhe muss garantiert frei sein.
(Textänderung 01.01.02)

Oberfläche

3.6.074 Die Rennbahnoberfläche muss auf der ganzen Fläche völlig eben, homogen und nicht abrasiv (schleifend) sein. Die planimetrische Toleranz für die Oberfläche beträgt 5 mm auf 2 Meter. Der Belag muss in allen Belangen und über die gesamte Rennbahnfläche einheitlich sein. Belage, welche die Rollqualität verbessern sollen und nur an gewissen Stellen der Bahn aufgebracht werden, sind untersagt.
(Textänderung 1.01.02)

3.6.075 Die Farbe der Bahnoberfläche muss eine gute Sichtbarkeit der Leitlinien ermöglichen.

MARKIERUNGEN

Farbe

3.6.076 Jede Linie, Werbeaufschrift oder andere Inschrift auf der Rennbahn muss mit einer Farbe oder einem Produkt aufgebracht werden, das rutschsicher ist und die Adhäsionseigenschaften, die Konsistenz und die Homogenität der Oberfläche nicht verändert.
(Textänderung 1.01.02)

3.6.077 Die Werbeaufschriften auf der Rennbahnoberfläche müssen oberhalb der Steherlinie angebracht werden, und zwar auf einem längs verlaufenden Band, das 50 cm vom äusseren Rand der Steherlinie entfernt beginnt und 50 cm von der Balustrade (äusserer Rand der Rennbahn) entfernt endet. Jegliche Werbeaufschrift ist verboten in der Zone, die 1 m vor und 1 m nach der Verfolgerlinie und der 200 m-Linie liegt sowie in der Zone 3 m vor und 3 m nach der Ziellinie (gemessen von jeder Seite ab jeweiligem Rand der weissen Linie).
(Textänderung 01.01.02)

3.6.078 Die in den Artikeln 3.6.079 bis 3.6.081 aufgeführten längs verlaufenden Linien weisen eine konstante Breite von 5 cm auf. Die in den Artikeln 3.6.082 bis 3.6.084 aufgeführten quer verlaufenden Linien weisen eine konstante Breite von 4 cm auf.

Längs verlaufende Markierungen

Messlinie

3.6.079 Die Messlinie verläuft in einem Abstand von 20 cm zum Innenrand der Rennbahn. Sie ist schwarz auf hellem und weiss auf dunklem Untergrund. Die Messlinie weist durchgehend alle 10 Meter eine numerierte Markierung und alle 5 Meter einen Markierungspunkt auf. Gemessen wird die Linie an ihrem inneren Rand.

Sprinterlinie

3.6.080 85 cm vom Innenrand der Rennbahn entfernt wird eine rote Linie gezogen. Diese Linie wird «Sprinterlinie» genannt.

Die Distanz wird am Innenrand der roten Linie gemessen.
(Textänderung: 21.01.06)

Steherlinie

3.6.081 In einem gleichbleibenden Abstand von einem Drittel der Rennbahnbreite, jedoch mindestens 2,45 Meter vom Innenrand der Fahrband entfernt, wird eine blaue Linie gezogen. Diese Linie wird «Steherlinie» genannt.

Die Distanz wird am Innenrand der blauen Linie gemessen.
(Textänderung: 21.01.06)

Quer verlaufende Markierungen

Ziellinie

3.6.082 Die Ziellinie ist eine gerade Linie, die sich einige Meter vor der Einfahrt in die Kurve und im Prinzip vor der Haupttribüne befindet.

Die Ziellinie verläuft quer zur Rennbahn und besteht aus einer 72 cm breiten, weissen Fläche mit einer genau mittig aufgebrachten 4 cm breiten, schwarzen Linie.

Diese Markierung ist bis zur Balustrade durchzuziehen.

200m-Linie

3.6.083 200 Meter vor der Ziellinie ist quer über die Fahrbahn eine weisse Linie anzubringen. Von dieser Linie aus werden die Zeiten der Sprintwettbewerbe gemessen.

Verfolgerlinie

3.6.084 Genau in der Mitte der beiden Geraden vom Innenrand der Rennbahn aus ist jeweils eine rote Linie bis zur Hälfte der Fahrbahnbreite rechtwinklig zur Fahrtrichtung aufzubringen. Diese Linie kennzeichnet die Ankunftspunkte bei Verfolgungsrennen.

AUSRÜSTUNGEN

Zugangstunnel

3.6.085 Der Zugang zum Innenraum der Rennbahn, der innerhalb der Sicherheitszone liegt, muss obligatorisch durch einen oder mehrere Tunnel gewährleistet sein.

Fahrerquartier

3.6.086 Im Innenraum müssen Räume zur Verfügung gestellt werden, in denen sich die Fahrer umziehen und aufwärmen können. Weiter sind Warteräume einzurichten, die in der Nähe der Verfolger- und der Ziellinie liegen.

Balustrade

3.6.087 Der äussere Rand der Rennbahn muss mit einer Balustrade versehen sein, welche Fahrer und Zuschauer schützt. Die Abschrankung muss stabil und fest verankert sein und eine Höhe von mindestens 90 cm aufweisen. Die zur Bahn weisende Seite der Balustrade muss vollständig überdeckt und glatt sein und darf keine rauhen Stellen oder vorspringenden Teile aufweisen.

Dort, wo der Aussenraum der Rennbahn im Vergleich zum äusseren Rand der Rennbahnoberfläche mehr als 1,5 Meter tiefer liegt, müssen zusätzliche Schutzvorrichtungen (Netze, Kissen etc.) angebracht werden, um die Verletzungsrisiken von Fahrern, die unfreiwillig die Bahn verlassen müssen, zu minimieren. Die Farbe der Abschrankungsseite, die zur Rennbahn weist, muss sich deutlich von der Farbe der Rennbahn abheben.

Die Tore, die eventuell in der äusseren Balustrade eingebaut sind, dürfen sich unbedingt nur nach aussen öffnen lassen und müssen mit einem leicht zu öffnenden und verlässlichen Schloss versehen sein. Während der Wettkämpfe und Trainings müssen diese Tore geschlossen sein.
(Textänderung 1.01.02)

Verschiedenes

3.6.088 Ein sowohl für die Fahrer als auch für die Zuschauer gut sichtbarer Rundenzähler sowie eine Glocke, die im gesamten Rennbahnrund gut zu hören ist, sind in der Nähe der Ziellinie aufzustellen.

Bei Verfolgungswettkämpfen werden auf beiden Seiten der Rennbahn je ein Rundenzähler und eine Glocke aufgestellt, und zwar, in Übereinstimmung mit Artikel 3.2.066, in der Nähe der Verfolgerlinie.
(Textänderung 01.01.02)

3.6.089 Es ist eine Zeitmessvorrichtung mit Startblöcken, Startzeituhren, Kontaktbändern und einer elektronischen Anzeigetafel (mit Anzeige von Tausendstelsekunden, Runden, Punkten etc.) aufzustellen; desgleichen ein Fotofinish- oder Videofinish-System, das eine Beurteilung der Zieleinfahrten erlaubt. Weiter ist eine Tonanlage einzurichten, die im gesamten Rennbahnrund gut zu hören ist.

Die Kontaktbänder müssen über die ganze Breite der Rennbahn geführt werden, es sei denn, es werde ein Lichtdetektorensystem installiert.
(Textänderung 1.01.02)

Beleuchtung

3.6.090 Es ist für eine angemessene Beleuchtung zu sorgen, welche den geltenden Sicherheitsbestimmungen des jeweiligen Landes entspricht.

Das Beleuchtungssystem muss ergänzt werden durch ein unabhängiges Notstromsystem, das in der Lage ist, umgehend während 5 Minuten Licht im Unfang von 100 LUX zu generieren.

Bei Trainings ohne Zuschauer muss die vertikale Beleuchtung mindestens 300 LUX liefern. Bei Wettkämpfen müssen folgende LUX-Werte erreicht werden: Minimum 1400 LUX für Weltmeisterschaften der Elite und Olympische Spiele (zugelassene Rennbahnen der Kategorie 1); Minimum 1000 LUX für zugelassene Rennbahnen der Kategorie 2 und Minimum 500 LUX für zugelassene Rennbahnen der Kategorien 3 und 4.
(Textänderung 01.01.02)

EINRICHTUNGEN FÜR DIE OFFIZIELLEN

Zielrichterpodium

3.6.091 Es muss ein Zielrichterpodium errichtet werden. Dieses befindet sich im Innenbereich gegenüber der Ziellinie.

Loge des Kommissärskollegiums

3.6.092 Im an die Ziellinie angrenzenden Bereich muss für das Kommissärskollegium eine angemessene Loge errichtet werden.
(Textänderung 01.01.02)

Loge für den Schiedsrichter

3.6.093 Dem Schiedsrichter ist ausserhalb der Rennbahn eine kleine Loge zu errichten. Sie soll sich an einem ruhigen und isolierten Ort befinden und einen umfassenden Überblick über die Rennbahn ermöglichen, also z.B. im oberen Bereich der Tribüne vis-à-vis der Ziellinie. Während den Wettkämpfen muss eine Funkverbindung zwischen dem Schiedsrichter und den anderen Kommissären (insbesondere dem

Starter und dem Präsidenten des Kollegiums) aufrecht erhalten werden.

Rennbahnen der ersten und zweiten Kategorie müssen dem Schiedsrichter zudem ein Bilderfassungs- und Videosystem zur Verfügung stellen, das über eine Repetier- und Zeitlupenfunktion verfügt und die Durchsicht sämtlicher Rennsequenzen ermöglicht.

Zentrales Podium für den Starter

3.6.093 bis In der Mitte des Innenbereichs, vis-à-vis der Verfolgerlinien, muss ein Starterpodium errichtet werden, dessen Fläche 3 bis 4 Quadratmeter beträgt und das im Vergleich zur Rennbahn erhöht ist.
(Textänderung 01.01.02)

ZULASSUNG DER RENNBAHNEN

3.6.094 Bei der Zulassung werden die Rennbahnen je nach technischer Qualität der Bahn und der Einrichtungen in 4 Kategorien eingeteilt. Die Kategorie entscheidet über das Niveau der Wettkämpfe, die auf der Bahn entsprechend der untenstehenden Tabelle organisiert werden dürfen.

KATEGORIE	ZULASSUNG	NIVEAU DER WETTKÄMPFE
1	UCI	Weltmeisterschaften Elite und Olympische Spiele
2	UCI	Weltcup, Kontinentalmeisterschaften, Junioren-Weltmeisterschaften
3	UCI	Andere internationale Meisterschaften
4	Nationaler Verband	Nationale Wettkämpfe

3.6.095 Rennbahnen der Kategorien 1 und 2 müssen folgende Kriterien erfüllen (berechnet für Geschwindigkeiten zwischen einem Sicherheitsminimum von 85 Km/h bis zu einem Sicherheitsmaximum von 110 Km/h):

Länge der Rennbahn	250 m	285.714 m	333.33 m	400 m
Radius	19-25 m	22-28 m	25-35 m	28-50 m
Breite	7-8 m	7-8 m	7-9 m	7-10 m

Die anderen Rennbahnen müssen so konstruiert sein, dass eine minimale Geschwindigkeitssicherheit von mindestens 75 Km/h gewährleistet ist.
(Textänderung 1.01.02).

3.6.096 Das Zulassungsgesuch wird der UCI durch den nationalen Verband zugestellt, in dessen Land sich die Rennbahn befindet.

3.6.097 Das Zulassungsgesuch muss der UCI mindestens zwei Monate vor dem vorgesehenen Inspektionsdatum übermittelt werden. Dem Zulassungsgesuch muss ein komplettes technisches Dossier beigelegt werden, das dem Standardmodell der UCI entspricht.

Die UCI kann zusätzliche Dokumente oder Auskünfte verlangen.
(Textänderung 01.01.02)

3.6.098 Der nationale Verband muss die Inspektion der Rennbahn (im Beisein eines Spezialisten, welcher die reglementarischen Messungen unter der Leitung eines UCI-Delegierten vornimmt), organisieren. Für die Inspektion ist ein Testrennen einer Fahrergruppe vorzusehen.

Sämtliche Kosten, die bei der Rennbahn-Inspektion anfallen, gehen zu Lasten des Gesuchstellers. Der nationale Verband ist solidarisch mitverantwortlich für die Übernahme dieser Kosten.
Die Entschädigung des Delegierten der UCI wird entsprechend den geltenden finanziellen Bestimmungen geregelt.
(Textänderung 01.01.02)

3.6.099 Der Delegierte der UCI verfasst ein detailliertes Protokoll der Inspektion. Das Protokoll wird von dem für die Bahn-Messungen zuständigen Spezialisten und einem Vertreter des nationalen Verbands gegengezeichnet.

3.6.100 Falls die UCI der Meinung ist, es gebe Gründe, die gegen eine Zulassung sprechen, lädt sie den Gesuchsteller ein, sich zu diesen Gründen zu äussern, bevor sie einen Entscheid fällt. Wenn dies nicht geschieht und wenn die Rennbahn nicht zugelassen wird, kann der betroffene Verband beim TAS einen Rekurs einlegen.
(Textänderung 01.10.10)

3.6.101 Jegliche nach der Inspektion erfolgte Veränderung oder Instandsetzung der Einrichtungen zieht die Annulation der Zulassung nach sich. Eine neuerliches Zulassungsverfahren muss gemäss den Artikeln 3.6.097 und folgende abgewickelt werden.
(Textänderungen 01.01.02)

VII
Kapitel BAHNMANNSCHAFTEN

[Kapitel eingefügt 31.05.04].

§ 1 Identität

3.7.001 Eine Bahnmannschaft (BM) ist eine Formation, die mindestens einen (1) Fahrer und dessen Arbeitgeber resp. Mannschaftsboss umfasst und gegründet wurde, um an internationalen Bahnrennen teilzunehmen.
(Textänderung 30.03.09)

3.7.002 Die Mannschaft setzt sich zusammen aus der Gesamtheit der Fahrer, die vom selben Arbeitgeber angestellt sind, dem Arbeitgeber selbst, den Sponsoren und sämtlichen weiteren Personen, die vom Arbeitgeber und/oder den Sponsoren vertraglich angestellt wurden, um das Funktionieren der Mannschaft zu gewährleisten (Manager, Sportdirektor, Trainer, Pfleger, Mechaniker etc.). Die Mannschaft erhält einen eigenen Namen und wird bei der UCI gemäss vorliegendem Reglement registriert.

3.7.003 Die Bahnmannschaften können an folgenden Spezialprüfungen teilnehmen:
- Sprint
- Keirin
- 1000/500 m Zeitfahren
- Mannschaftssprint
- Einzelverfolgung
- Punkterennen
- Scratch
- Madison
- Mannschaftsverfolgung

3.7.004 Die Sponsoren sind Personen, Firmen oder Organisationen, die einen Beitrag an die Finanzierung der Mannschaft leisten. Unter den Sponsoren werden maximal deren zwei als Hauptpartner der Mannschaft bezeichnet. Falls keiner der beiden Hauptpartner gleichzeitig Arbeitgeber der Mannschaft ist, so kann dieser Arbeitgeber nur eine physische Person oder eine Körperschaft sein, der oder die seine oder ihre Einkünfte einzig aus Werbeeinnahmen beziehen.

3.7.005 Der oder die Hauptpartner sowie der Arbeitgeber müssen sich während ganzzahligen Kalenderjahren für die Mannschaft engagieren.

3.7.006 Der Name der Mannschaft muss entweder der Firmen- oder Markenname des Hauptpartners oder der Hauptpartner, von einem Partner oder von einem Finanzpartner sein.

Auf Antrag kann die UCI einen anderen Namen in Verbindung mit dem Plan der Mannschaft genehmigen. Die UCI kann die Registrierung ablehnen, wenn der Name einer neuen Mannschaft, ihres Finanzpartners oder ihrer Hauptpartner zu Verwechslungen mit anderen Mannschaften führen könnte.
(Textänderung 01.10.11)

3.7.007 Homonymie von Mannschaften, Hauptpartnern und Arbeitgebern ist untersagt. Für den Fall von neuen und simultan erfolgenden Kandidaturen, die eine Homonymie

enthalten, erfolgt die Zuteilung der Namen entsprechend der Anciennität der Benennung.

3.7.008 Die Mannschaft muss sich einem nationalen Verband anschliessen, der Mitlgied der UCI ist.
(Textänderung 30.09.10)

§ 2 Rechtlicher und finanzieller Status

3.7.009 Der Arbeitgeber der Fahrer, welche der Mannschaft angehören, muss eine Person oder Körperschaft sein, welche rechtlich in der Lage ist, Personal anzustellen. Er unterzeichent die Verträge mit den Fahrern.

3.7.010 Die neben dem Arbeitgeber vorhandenen Hauptpartner der Mannschaft sind solidarisch verpflichtet, drei (3) Monatslöhne zu übernehmen, falls der Arbeitgeber seinen Lohnverpflichtungen sowie den finanziellen Verpflichtungen (inklusive Bussgelder), welche die Mannschaft gegenüber der UCI und den nationalen Verbänden eingegangen ist, nicht nachkommt.

§ 3 Registrierung bei der UCI

3.7.011 Die Mannschaften müssen sich jedes Jahr bei der UCI registrieren lassen.

3.7.012 Die Mannschaften müssen gleichzeitig ihre Fahrer registrieren.

3.7.013 Die Mannschaften müssen der UCI ihre Personalliste und ihre Fahrerliste mindestens 15 Tage, bevor die Einzelklassierung für Bahnrennen aufgenommen wird, bekanntgeben.
Auf der Liste liefern die Mannschaften folgende Informationen:

1. die exakte Benennung der Mannschaft
2. komplette Anschrift (Adresse, E-mail, Telefon, Fax), an die sämtliche die Mannschaft betreffenden Informationen geschickt werden können
3. Name(n) und Adresse(n) der Hauptpartner, des Arbeitgebers, des Managers, des sportlichen Direktors und des stellvertretenden sportlichen Direktors.
4. Namen, Vornamen, Adressen, Nationalität und Geburtsdatum der Fahrer, Ausstelldatum und Nummer ihrer Lizenz sowie Angaben zur Instanz, welche die Lizenz ausgestellt hat.
5. eine Kopie des Vertrags zwischen der Bahnmannschaft und ihren Fahrern.

3.7.014 Der Artikel 3.7.013 gilt auch für sämtliche Veränderungen der Angaben in der Liste. Die Veränderungen müssen der UCI umgehend zur Genehmigung vorgelegt werden.

3.7.015 Von den unter Artikel 3.7.019 genannten Vorteilen können ausschliesslich Mannschaften profitieren, die auf der UCI-Liste aufgeführt sind.

3.7.016 Mit ihrer Einschreibung und alljährlichen Registirerung verpflichten sich die Mannschaften und insbesondere der Arbeitgeber und die Sponsoren, die Statuten und Reglemente der UCI und der nationalen Verbände zu respektieren und an Radsportanlässen sportlich und loyal aufzutreten. Der Arbeitgeber und die Hauptpartner haften solidarisch für sämtliche finanziellen Verpflichtungen (inklusive Bussgelder) der Mannschaft gegenüber der UCI und den nationalen Verbänden.

3.7.017 Für die Registrierung der Mannschaft bei der UCI bezahlt die Mannschaft spätestens einen Monat, bevor die Einzelklassierung für Bahnrennen aufgenommen wird, einen Betrag, der jedes Jahr vom Direktionskomitee der UCI festgesetzt wird.

3.7.018 Zusammen mit dem Registrierungsgesuch muss jede Mannschaft der UCI eine farbige Abbildung (Grafik) ihrer Rennbekleidung mit den Logos der Sponsoren zur Verfügung stellen.

3.7.019 Bei der UCI registrierte Mannschaften können von folgenden Vorteilen profitieren:
1. Einbezug in das Bahnmannschafts-Klassement der UCI.
2. Informationen und Publikationen, die zusätzlich zu den regelmässigen Versänden zur Verfügung gestellt werden.
3. Vorrangige Einschreibung bei den Hauptanlässen der UCI.
4. Vorzugstarife – sofern verhandelt – für Unterkunft und Verpflegung bei Weltcupanlässen.

§ 4 Mannschaften und Fahrer

3.7.020 Eine Mannschaft ist die Gesamtheit der Fahrer einer Bahnmannschaft, die an Anlässen teilnimmt, wie sie unter Artikel 3.7.003 näher beschrieben sind.

3.7.021 Einer Mannschaft dürfen nicht mehr als 10 Fahrer angehören.

3.7.022 Ein Fahrer kann sich gegenüber einem Organisator (wer auch immer das sei) nur unter der Bedingung verpflichten, dass er vorgängig von seinem Arbeitgeber oder dessen Delegierten das entsprechende Einverständnis erhalten hat. Dieses Einverständnis gilt – eine korrekte Anfrage vorausgesetzt – als gewährt, wenn der Arbeitgeber oder dessen Delegierter innerhalb einer Frist von 10 Tagen nicht auf die Anfrage reagiert hat.

§ 5 Arbeitsvertrag

3.7.023 Die Zugehörigkeit eines Fahrers zu einer Bahnmannschaft geht obligatorisch aus dem Abschluss eines Vertrags hervor, in dem im Minimum jene Punkte geregelt sind, die im Mustervertrag unter Artikel 3.7.029 aufgeführt sind. Dieser Vertrag legt jedoch weder Bonus- oder Prämienprogramme, noch Renndaten zur Teilnahme durch den Fahrer, noch die Bereitstellung der Ausrüstung oder andere Einzelheiten fest. Diese sind Gegenstand einer separaten Vereinbarung zwischen dem Arbeitgeber und dem Fahrer.

3.7.024 Sämtliche Vertragsklauseln zwischen Fahrer und Arbeitgeber, welche die Rechte des Fahrers, wie sie im Mustervertrag vorgesehen sind, beeinträchtigen, sind nichtig.

3.7.025 Jeder Vertrag zwischen einer Mannschaft und einem Fahrer muss mindestens in dreifacher Ausführung vorliegen. Eines der Originale wird der UCI überreicht.

§ 6 Ablauf des Vertrags

3.7.026 Nach Ablauf der im Vertrag vorgesehenen Dauer ist es dem Fahrer freigestellt, für einen anderen Arbeitgeber tätig zu werden. Jegliches System, das bei Transfers Abfindungssummen vorsieht, ist untersagt.

§ 7 Auflösung einer Bahnmannschaft

3.7.027 Eine Bahnmannschaft muss ihre Auflösung oder die Einstellung ihrer Aktivitäten oder auch ihre Unfähigkeit, den eingegangenen Verpflichtungen nachzukommen, so rasch als möglich den Fahrern, den weiteren Angestellten, der UCI und ihrem nationalen Verband mitteilen.

Sobald die Ankündigung erfolgt ist, haben die Fahrer das Recht, für die folgende Saison oder ab dem angekündigten Zeitpunkt der Auflösung, der Einstellung der Aktivitäten oder der Unfähigkeit einen neuen Vertrag mit Dritten einzugehen.

§ 8 Sanktionen

3.7.028 Wenn eine Bahnmannschaft als Ganzes nicht oder nicht mehr in der Lage ist, sämtliche in diesem Kapitel aufgeführten Bedingungen zu erfüllen, kann sie nicht mehr an Bahnrennen teilnehmen.

§ 9 UCI-Mustervertrag zwischen einem Fahrer und einer Bahnmannschaft

3.7.029 Zwischen den Unterzeichnenden,
(Name und Adresse des Arbeitgebers)
Arbeitgeber der Bahnmannschaft (Name der Bahnmannschaft), Mitglied des (Name des nationalen Verbands), dessen Hauptpartner folgende sind:

1. (Name und Adresse) (je nachdem = der Arbeitgeber selbst)
2. (Name und Adresse)

nachfolgend «Arbeitgeber» genannt

EINERSEITS

Und: (Name und Adresse des Fahrers)

geboren in am Staatsangehörigkeit
Inhaber einer Lizenz, ausgestellt durch
nachfolgend «Fahrer» genannt

ANDERERSEITS

Es wird Folgendes in Erinnerung gerufen:

- Der Arbeitgeber beschäftigt eine Team von Fahrern die in der Mannschaft (Name der Bahnmannschaft) und unter der Leitung von Herrn (Name des Managers oder sportlichen Direktors) an Radbahnwettkämpfen teilnehmen. Die Rennbahnen, auf denen diese Wettkämpfe ausgetragen werden, entsprechen den Reglementen der UCI;
- der Fahrer will der Mannschaft (Name der Bahnmannschaft) angehören;

- Die beiden Parteien kennen die Reglemente der UCI und ihrer angeschlossenen nationalen Verbände und akzeptieren diese Reglemente vollumfänglich.

Nachdem die obenstehenden Punkte in Erinnerung gerufen worden sind, wird Folgendes vereinbart:

ARTIKEL 1 - Anstellung
Der Arbeitgeber stellt den Fahrer ein, letzterer willigt in die Anstellung als Bahnfahrer ein.

Die Teilnahme des Fahrers an Wettkämpfen, die andere Disziplinen betreffen, wird von den Parteien von Fall zu Fall geregelt.

ARTIKEL 2 - Dauer
Der vorliegende Vertrag wird für die Zeitdauer von…....., bis.....abgeschlossen.

ARTIKEL 3 - Salär
a) bezahlte Fahrer
Der Fahrer hat ein Anrecht auf einen Bruttojahreslohn von …… Dieses Salär darf nicht unter dem gesetzlich festgesetzten Mindestlohn oder – falls ein solcher fehlt – unter den üblichen Löhnen liegen, die in dem Land, das dem Fahrer die Lizenz ausgestellt hat, oder – falls die Sätze dort höher liegen – in dem Land, in dem die Bahnmannschaft ihren Sitz hat, den zu hundert Prozent angestellten Salärbezügern ausbezahlt werden.

Falls die Dauer des vorliegenden Vertrags weniger als ein Jahr beträgt, so muss der Fahrer für die festgelegte Periode mindestens den im vorangehenden Abschnitt vorgesehenen Jahreslohn verdienen. Von diesem Jahreslohn wird der vertragliche Lohn abgezogen, den der Fahrer bei einem andern Arbeitgeber im Verlauf des Jahres, das vor dem Enddatum des vorliegenden Vertrags abgelaufen ist, hätte verdienen können.
Diese Regelung tritt ausser Kraft, wenn der vorliegende Vertrag verlängert wird.

b) Fahrer ohne Entschädigung
Der Fahrer bekommt weder ein Salär noch eine sonstige Vergütung. Der Fahrer erhält aber entsprechend der folgenden Skala eine Kostenerstattung für Aktivitäten, die mit dem Team oder auf dessen Aufforderung hin durchgeführt werden:
(Vorschläge, Beispiele ->)
- (Währung und Betrag) pro zurückgelegtem Kilometer bei Reisen;
- Erstattung des Flugtickets bei Reisen von mehr als (Anzahl) Kilometern;
- Für die Übernachtung vor und nach einem Wettkampftag: Übernahme der Kosten eines Zimmers in einem 2-Sterne-Hotel, wenn der Wettkampfort mehr als (Anzahl) Kilometer vom Wohnort des Fahrers entfernt liegt;
- Bei Vorlage entsprechender Belege: Erstattung der Kosten aller während der Reisen eingenommenen Mahlzeiten bis zu einem Höchstbetrag von (Währung und Betrag) pro Mahlzeit;
- Bei Vorlage entsprechender Rechnungen: Erstattung kleiner Mechanikkosten bis zu einem Höchstbetrag von (Währung und Betrag) pro Jahr.

ARTIKEL 4 – Auszahlung des Salärs

a) bezahlte Fahrer

1. Der Arbeitgeber bezahlt das in Artikel 3 festgelegte Salär in mindestens 4 Tranchen, spätestens am letzten Arbeitstag jedes dritten Monats.
2. Im Falle einer Suspendierung unter Anwendung der UCI-Reglemente oder der Reglemente eines der angeschlossenen Verbände hat der Fahrer während der Suspendierung und für die Suspendierungsperiode, die über einen Monat hinaus dauert, kein Anrecht auf den Bezug des in Artikel 3 genannten Salärs
3. Falls auf das Fälligkeitsdatum hin keine Nettobeitragszahlungen an das in Artikel 3 festgesetzte Jahressalär erfolgt sind, hat der Fahrer umgehend volles Anrecht auf folgende Salärzulagen
   a) 5% für 5 Arbeitstage, deren Bezahlung im Verzug ist (ab dem vierten Tag),
   b) danach, 1% für jeden weiteren Arbeitstag.

Das Total der Zulagen darf 50% des geschuldeten Gesamtbetrags nicht überschreiten.

b) Fahrer ohne Entschädigung

1. Das Team muss die in Artikel 3 genannten Beträge spätestens am letzten Werktag eines jeden Monats zahlen, sofern die Kostenabrechnung des Fahrers vor dem 20. des betreffenden Monats beim Team eingetroffen ist.

2. Werden dem Fahrer Beträge bei Fälligkeit nicht gezahlt, stehen ihm die im Land üblichen Verzugszinsen und Zuschläge zu, ohne dass eine Inverzugsetzung erforderlich wäre. Alle vom Team zur Zahlung an den Fahrer fälligen Beträge sind auf das Bankkonto (Nummer des Bankkontos) des Fahrers bei der (Name der Bank) in (Sitz der Niederlassung, bei der das Konto geführt wird) zu überweisen. Nur der Überweisungsbeleg dient als Zahlungsnachweis.

ARTIKEL 5 - Versicherungen

Der Arbeitgeber schliesst für den Fahrer eine Versicherung mit angemessener Deckung ab, die dem Fahrer im Falle eines Unfalls oder einer Krankheit, die es dem Fahrer verunmöglichen, seinen vertraglichen Verpflichtungen im Hinblick auf die Wettkämpfe nachzukommen, einen vernünftigen Schadensersatz gewährt.

ARTIKEL 6 - Prämien und Preise

Der Fahrer hat, in Übereinstimmung mit den Reglementen der UCI und ihrer angeschlosssenen Verbände, Anrecht auf die Prämien und Preise, die er als Fahrer der Mannschaft an Bahnrennen gewonnen hat. Die Prämien und Preise sind innert kürzestmöglicher Frist auszuzahlen, spätestens aber am letzten Arbeitstag des Monats, der auf jenen folgt, in dem der Wettkampf stattgefunden hat und an dem die betreffenden Prämien gewonnen wurden.

ARTIKEL 7 – Verschiedene Verpflichtungen

1. Es ist dem Fahrer untersagt, während der festgelegten Vertragsdauer für eine andere Bahnmannschaft zu arbeiten oder Werbung zugunsten von anderen Sponsoren als jenen der Mannschaft (Name der Bahnmannschaft) zu machen; ausgenommen in jenen Fällen, die in den Reglementen der UCI und ihrer angeschlossenen Verbände vorgesehen sind.

2. Der Arbeitgeber verpflichtet sich, dem Fahrer eine angemessene Ausübung seines Berufs zu ermöglichen, indem er ihm geeignetes Material und angemessene Kleidung zur Verfügung stellt und es ihm ermöglicht, an einer

ausreichenden Anzahl von Radsportanlässen teilzunehmen, sei es in der Mannschaft, sei es als Einzelfahrer.

3. Der Fahrer darf als Einzelfahrer nur dann an einem Wettkampf teilnehmen, wenn ihm dies sein Arbeitgeber explizit erlaubt. Die Erlaubnis gilt als gegeben, wenn der Arbeitgeber innert einer Frist von 10 Tagen ab Eingabe der entsprechenden Anfrage keinen Einspruch erhebt. Der Fahrer darf auf keinen Fall in einer anderen Struktur oder einer gemischten Mannschaft an einem Wettkampf teilnehmen, an dem seine eigene Mannschaft (Name der Bahnmannschaft) auch teilnimmt.

Im Falle einer nationalen Selektion ist der Arbeitgeber verpflichtet, den Fahrer an den vom nationalen Verband bestimmten Wettkämpfen und Vorbereitungsprogrammen teilnehmen zu lassen. Der Arbeitgeber autorisiert den nationalen Verband, dem Fahrer sämtliche Auflagen zu machen (ausschliesslich im sportlichen Bereich, in seinem Namen und auf seine Kosten), die er im Rahmen und für die Dauer der Selektion als notwendig erachtet.

In keinem der oben genannten Fälle darf der vorliegende Vertrag aufgelöst werden.

ARTIKEL 8 - Transfers
Sobald der vorliegende Vertrag abgelaufen ist, steht es dem Fahrer völlig frei, unbeschadet der reglementarischen Bestimmungen der UCI einen neuen Vertrag mit einem anderen Arbeitgeber zu unterzeichnen.

ARTIKEL 9 - Vertragsende
Unbeschadet der im vorliegenden Vertrag geltenden gesetzlichen Bestimmungen kann dieser Vertrag in den folgenden Fällen und gemäss folgendem Vorgehen vorzeitig aufgelöst werden:

1. Der Fahrer darf den vorliegenden Vertrag ohne Vorankündigung und ohne Schadensersatzfolge kündigen:
   a) wenn der Arbeitgeber konkurs gemeldet wird, zahlungsunfähig ist oder sein Geschäft liquidiert wird;
   b) wenn der Arbeitgeber oder ein Hauptpartner sich von der Bahnmannschaft zurückzieht und dadurch die Kontinuität der Mannschaft nicht mehr gewährleistet ist oder wenn die Bahnmannschaft ihre Auflösung, die Einstellung ihrer Aktivitäten oder die Unfähigkeit, ihren Verpflichtungen nachzukommen bekanntgibt; falls diese Vorkommnisse auf ein bestimmtes Datum bekanntgegeben werden, so muss der Fahrer seinen Vertrag bis zu diesem Datum erfüllen.
2. Der Arbeitgeber kann darf den vorliegenden Vertrag ohne Vorankündigung und ohne Schadensersatzfolge kündigen, wenn dem Fahrer ein schweres Vergehen begangen hat und entsprechend den Reglementen der UCI für die restliche Vertragsdauer suspendiert wird.
   Als «schwere Vergehen» gelten besonders: Die Weigerung, trotz wiederholter Mahnung seitens des Arbeitgebers, an Radwettkämpfen teilzunehmen.
   Der Fahrer muss unter Umständen beweisen, dass er nicht in der Lage war, an einem Rennen teilzunehmen.
3. Beide Parteien können den vorliegenden Vertrag ohne Vorankündigung und ohne Schadensersatzfolge kündigen, wenn der Fahrer dauerhaft ausserstande ist, den Radsport professionell auszuüben.

ARTIKEL 10 - Absprachen
Sämtliche zwischen den Parteien vereinbarten Klauseln, die dem Mustervertrag zwischen Fahrer und Bahnmannschaft und/oder den Statuten und Reglementen der UCI zuwiderlaufen und wegen denen die Rechte des Fahrers beschnitten werden, sind nichtig.

ARTIKEL 11 - Schiedsgerichtsverfahren
Sämtliche, den vorliegenden Vertrag betreffenden Streitigkeiten zwischen den Parteien, werden durch die Disziplinarkommission der UCI einem Schiedsgerichtsverfahren unterstellt. Ausgenommen von dieser Regelung sind Fälle, die vor der Scheidskommission der UCI verhandelt werden müssen.

Ausgefertigt in am

In so vielen Exemplaren, wie die für den vorliegenden Vertrag geltende Rechtssprechung verlangt, d.h. …….. plus ein weiterer Vertrag zuhanden der UCI.

Der Fahrer Der Arbeitgeber

Gültig für die Bürgschaft bei der Bezahlung von drei (3) Monatssalären.

Hauptpartner der Bahnmannschaft
Hauptpartner der Bahnmannschaft

(Textänderungen 01.01.10).

VIII

Kapitel KALENDER

Allgemeines

3.8.001 Bahnwettkämpfe werden entsprechend der Klassifikation und den Kriterien der Artikel 3.8.003 und 3.8.005 in den Kalendern ausgeschrieben.

Das Direktionskomitee der UCI schreibt die Wettkämpfe im Kalender einer bestimmten Klassierung zu und berücksichtigt dabei die in Artikel 3.8.003 festgelegten Kriterien.
(Text neu eingefügt 01.01.04)

3.8.001 bis Jede Organisation, die ein Bahnrennen organisiert, muss die Veranstaltung in strikter Übereinstimmung mit den Statuten und Reglementen der UCI durchführen. Alle im UCI Bahnkalender verzeichneten Veranstaltungen müssen die finanziellen Auflagen der UCI (Kalendergebühren) einhalten, die vom Comité Directeur der UCI genehmigt und auf der UCI-Website veröffentlicht wurden.
(Text eingefügt am 15.03.16; 01.07.2017)

3.8.001 ter Bei verspäteter Einschreibung ist ein Minimum von 3 Monaten zwischen dem Anmeldedatum und dem effektiven Wettkampfdatum erforderlich. Die Bahn-Kommission kann, für die verspätete Einschreibung der vorgeschriebenen Frist und für Einschreibung in letzter Minute, eine Gebühr verlangen.

Spezialisierungen, die nicht innerhalb der Frist (d.h. weniger als 30 Tage vor dem Veranstaltungstermin) hinzugefügt werden, werden in jedem Fall nur in der Klasse 2 angemeldet.
(Text eingefügt am 15.03.16 ; Textänderung 05.03.2018)

3.8.002 Wenn ein gemäss Artikel 3.8.003 in den Klassen 1 bis 3 ausgeschriebener Wettkampf ohne Zustimmung der UCI nicht durchgeführt wird, so wird er – unbeschadet des Artikels 1.2.014 –i m nächsten Jahr eine Klassierung tiefer ausgeschrieben. Ausnahme bilden Wettkämpfe, die schon der Klasse 4 zugeordnet sind.
(Text neu eingefügt 01.01.04; 26.08.04)

Internationaler Kalender

3.8.003

Art der Wettkämpfe	Kriterien
Olympische Spiele	- Gemäss den Reglementen für Radrennen an Olympischen Spielen
Weltmeisterschaften	- Gemäss den Reglementen für Weltmeisterschaften
Weltcuprennen	- Gemäss Artikel 3.4.004 bis 3.4.007
Kontinentalmeisterschaften Regionale Anlässe	- Siehe Artikel 3.8.004
Klasse 1	- Mindestens 5 teilnehmende Nationen [1)] - Wettkämpfe für die Elite Herren - Wettkämpfe für: Junioren (H/F), U23 (H/F) oder Frauen Elite od. Paracycling (Min. 3 Kategorien) - Mindestens 5 Wettkämpfe* [2)]
Klasse 2	- Mindestens 3 teilnehmende Nationen [1)] - Wettkämpfe für die Elite Herren - Wettkämpfe für: Junioren (H/F), U23 (H/F) oder Frauen Elite od. Paracycling (Min. 1 Kategorien) - Mindestens 2 Wettkämpfe* [2)]

[1)] **Besteht ein Team aus Fahrern verschiedener Nationen (gemischtes Team), so hat bei Mannschaftswettbewerben die Nation der Mehrheit der Fahrer Vorrang. Bei Mannschaftswettbewerben, bei denen keine Mehrheit möglich ist, zählt die Nation der teilnehmenden Mannschaft nicht.**

[2)] Wettkampf = eine Spezialprüfung des Weltmeisterschaftsprogramms der Elite, durchgeführt in einer Kategorie.

(Text neu eingefügt 01.01.04; 25.02.13; 03.03.14; 15.03.2016)

3.8.004 Um im internationalen Kalender ausgeschrieben werden zu können, müssen Kontinentalmeisterschaften die Teilnahme von Fahrern aus mindestens 6 nationalen Verbänden des Kontinents gewährleisten. Ausgenommen von dieser Regelung sind Kontinentalverbände mit weniger als 6 Mitgliedsnationen.

(Text neu eingefügt 01.01.04)

Nationale Kalender

3.8.005

Art der Wettkämpfe	Teilnahme
Landesmeisterschaften	Geregelt von den nationalen Verbänden
Andere Wettkämpfe	Geregelt von den nationalen Verbänden

(Text neu eingefügt 01.01.04)

IX
Kapitel MASTER

[Kapitel neu eingefügt 10.06.05]

Teilnahme an Wettkämpfen des Master-Kalenders der UCI

3.9.001 Alle Fahrer welche 35 Jahre und älter sind, sind Inhaber einer **Master** Lizenz sind, sind berechtigt, an den Master-Wettkämpfen der UCI teilzunehmen. Ausgenommen von dieser Regelung sind:

I. Alle Fahrer, die im laufenden Jahr Mitglied irgendeiner bei der UCI registrierten Bahnmannschaft waren, sei es im Rennjahr oder der Rennsaison. Die Saison, ist jene Periode welche im zweiten Abschnitt des Artikels 3.3.003 beschrieben ist.
II. Alle Fahrer, die im laufenden Jahr an einer Weltmeisterschaft, an Olympischen Spielen, an kontinentalen Meisterschaften oder Spielen, regionalen Spielen, oder an einem Weltcuprennen (ausgenommen Master-Wettkämpfe) teilgenommen haben.
III. [gelöscht am 04.06.16]

(Textänderung; 19.09.06; 30.01.09; 04.06.16; 05.03.2018)

Lizenzen

3.9.002 Sämtliche Kandidaten für die Master-Wettkämpfe müssen bei der Permanence des jeweiligen Wettkampfs eine gültige Lizenz vorweisen, um eine Startnummer zu erhalten und für die Teilnahme am Wettkampf berechtigt zu sein. Die Lizenz muss vom nationalen Verband, dem der Fahrer angehört, ausgestellt sein. Dieser nationale Verband muss Mitglied der UCI sein. Die Lizenz muss für ein ganzes Kalenderjahr lang gültig sein.

3.9.003 An anderen Wettkämpfen als den Master können die Fahrer mit einer von ihrem nationalen Verband ausgestellten, zeitlich begrenzten Lizenz oder einer Tageslizenz teilnehmen.
Auf der Lizenz müssen die Daten für den Beginn und das Ende ihrer Gültigkeitsdauer klar vermerkt sein. Der nationale Verband ist dafür besorgt, dass der Inhaber einer zeitlich begrenzten Lizenz für deren Laufzeit über dieselbe Versicherungsdeckung und über dieselben Vorteile verfügt wie jene Fahrer, die eine Jahreslizenz besitzen.

Master-Weltmeisterschaften

3.9.004 Fahrer, die an den Master-Weltmeisterschaften teilnehmen, vertreten zwar ihr Land, haben aber das Recht, eine Ausrüstung und Kleidung ihrer Wahl zu verwenden.

3.9.005 Sämtliche für den jeweiligen Master-Wettkampf spezifischen Einzelheiten sollten für jede Kategorie beim Organisator oder auf der Internetseite der UCI eingesehen werden können.

3.9.006 Die Meisterschaften werden in der Regel in Altersgruppen eingeteilt, die jeweils fünf Jahrgänge umfassen (35 – 39, 40 – 44. 45 - 49 etc.). Je nach Anzahl von Fahrern pro Altersgruppe kann letztere in kleinere Einheiten als 5 Jahre eingeteilt oder mit einer benachbarten Alterskategorie zusammengelegt werden. In letzterem Fall wird ein einziges Klassement erstellt.

Falls nicht mindestens 6 Fahrer am Start bei Einzelwettkämpfen oder weniger als 12 Fahrer bei Massenwettkämpfen (z. B. Punktefahren).
Bei Mannschaftswettbewerben muss die Mehrheit der Fahrer das gleiche Alter haben wie die Altersgruppe in der Altersklasse. Nur maxima ein Fahrer pro Team darf älter als die Altersgruppe sein.
(Textänderung; 25.01.08; 30.01.09; 05.03.2018)

Bestleistungen

3.9.007 Die Bahnkommission der UCI erstellt eine Liste eine Liste der Bestleistungen, die im Zeitfahren, Sprint (200 Meter), in der Einzelverfolgung und im Stundenweltrekord von allen Altersgruppen bei Frauen und Herren erreicht wurden.
(Textänderung; 25.01.08)

3.9.008 Die bei Weltmeisterschaften für die Kategorie Master erzielten Bestleistungen müssen der Kommission Bahnrennsport des UCI auf dem Antragsformular für die Anerkennung bei denMaster mitgeteilt werden. Die folgenden Dokumente müssen dem Antrag beigelegt werden: Nachweis der elektronischen oder manuellen Zeitmessung, Ort, Datum und Art des Wettkampfs sowie Ergebnis des Wettkampfs, in dem die Leistung erreicht wurde. Der Antrag muss durch einen für den entsprechenden Anlass zuständigen UCI-Kommissär gegengezeichnet werden.
(Textänderung; 13.06.08)

3.9.009 Die erziehlten Bestleistungen anlässlich eines Master-Wettkämpfes müssen der Bahn-kommission der UCI mittels eines Anerkennungsgesuchs (spezielles Formular für Masteranlässe) gemeldet werden. Folgende Dokumente müssen dem Gesuch beigelegt werden: Dopingkontroll-Formular; Nachweis der elektronischen oder manuellen Zeitmessung; Ort, Datum und Art des Wettkampfs; Resultat des Wettkampfs, in dem die Bestleistung aufgestellt wurde. Das Gesuch muss vom Kommissär, der von der UCI für den betreffenden Wettkampf ernannt wurde, gegengezeichnet sein.
(Textänderung; 19.09.06)

3.9.010 Die ausserhalb der Wettkämpfe erzielten Bestleistungen (z.B.: Bestleistung in der Stunde) müssen ebenfalls der Bahnkommission der UCI gemeldet werden. Zu diesem Zweck ist das Anerkennungsgesuchs-Formular zu verwenden. Folgende Dokumente müssen dem Gesuch beigelegt werden: Dopingkontroll-Formular; Nachweis der elektronischen oder manuellen Zeitmessung; Ort, Datum und Art des Wettkampfs. Das Formular muss von einem Kommissär der UCI gegengezeichnet werden, der beim Wettkampf anwesend war.

3.9.011 Die Bestleistungen werden von der Bahnkommission der UCI anerkannt.

3.9.012 Im Übrigen(einschliesslich Fragen zum Doping siehe Teil 14) gilt das Reglement für Weltrekorde (Kapitel V).
(Textänderung; 13.06.08)

(Annexe 1)

UCI
DEMANDE POUR L'HOMOLOGATION DE RECORD DU MONDE / MEILLEURE PERFORMANCE

Date de la performance: .....
Date de l'envoi de la demande: le.....
(Cette demande DOIT ÊTRE PARVENUE à l'UCI dans un délai d'un mois maximum après la date de la performance – Informer l'UCI par fax immédiatement)
Le Secrétaire Général de la Fédération Nationale: .....

VELODROME

Nom du vélodrome (lieu et pays):.....
Longueur de la piste:.....mètres Matériau.....(bois, etc...)
Couvert ou ouvert: .....
Homologuée par l'UCI: le.....

INFORMATION REQUISE

Demande pour l'homologation du record du monde / de la meilleure performance de: .....
(Homme – Femme – Junior Homme – Junior Femme – Master Homme – Master Femme)
Distance: .....
Départ (arrêté ou lancé): .....
Date de la tentative ou événement:..... Résultat acquis .....
Nom complet du coureur:.....Nationalité: .....
(Nom) (Prénom)
Code UCI: .....N° de licence:.....
Laboratoire chargé des analyses antidopage: .....
Heure de la tentative ou événement: .....
Lors d'un événement / Tentative spéciale: .....
Remarques éventuelles: .....
.....

Attestation de la performance par les officiels

Nous soussignés, officiels, attestons que cette tentative a été faite conformément aux règlements des records de l'Union Cycliste Internationale.

Fonction remplie	Nom	Prénom	Signature
Délégué Technique UCI			
Commissaires Internationux UCI			
Chronométreurs officiels			
(manuel)			
(électronique)			
Agent de contrôle du dopage UCI			

Joindre au dossier
- Bande d'enregistrement des temps du chronométrage électronique
- Formulaire du contrôle antidopage

Lieu et date: .....
Signature du Commissaire International UCI:.....

NB: Le présent procès-verbal est établi conformément aux règlements des records du monde / meilleures performances.