

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA ŠPORT
Specialna športna vzgoja
Gornišтво z aktivnostmi v naravi

PREDSTAVITEV MONOKOLESARSTVA KOT ŠPORTNE DEJAVNOSTI

DIPLOMSKO DELO

MENTOR

doc. dr. Gregor Starc, prof. šp. vzg.

RECENZENTKA

izr. prof. dr. Marjeta Kovač, prof. šp. vzg.

KONZULTANT

Damjan Utranker

Avtorica dela

ANJA BOŠNJAK

Ljubljana, 2013

ZAHVALA

Najprej bi se rada zahvalila monokolesarju Juretu Kremplu in Petri Jakovac, ki sta me vpeljala v svet tega prečudovitega športa.

Posebna zahvala gre monokolesarju Damjanu Utrankerju, na katerega sem se lahko obrnila z vsakim vprašanjem. Diplomsko delo je sproti preverjal in skrbel za njegovo strokovnost.

Prav tako gre posebna zahvala mojemu mentorju profesorju Gregorju Starcu. Da sem imela v ozadju nekoga, ki mi je popolnoma zaupal, me podpiral, se z mano navduševal in pomagal iskati primerne slovenske izraze.

Najlepša hvala moji mami, ki je bila prvo sito, skozi katerega je šlo celotno besedilo - preverjala je razumljivosti opisov gibanja in slovnično pravilnost. Hvala prijateljici Sanji, ki je lektorirala diplomsko delo, in bratu, ki mi je pomagal pri tehničnih izrazih.

Hvala mojim profesorjem, ki so mi dali znanje in vedenje, ki me bo vselej spremljalo na moji poti. Ter hvala vsem drugim, ki ste bili kakorkoli soudeleženi pri nastajanju diplomskega dela.

Ključne besede: *monokolesarstvo, učenje vožnje, sestava monokolesa, mehanika vožnje, triki*

PREDSTAVITEV MONOKOLESARSTVA KOT ŠPORTNE DEJAVNOSTI

Anja Bošnjak

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport, 2013

Gorništvo z aktivnostmi v naravi

Število strani: 145; število slik: 88; število preglednic: 2; število virov: 95

IZVLEČEK:

Monokolesarstvo je danes po svetu že dobro razvit šport, ki si tudi pri nas počasi utira pot k širši prepoznavnosti tako s tekmovalno kot tudi rekreativno obliko. Opazen je predvsem zaradi svoje nenavadnosti, atraktivnosti in raznolikosti. Čeprav je bilo monokolo sprva prevozno sredstvo, ga ljudje še vedno večinoma povezujejo s cirkusom in gledališčem, ki sta v zgodovini monokolesarstva pustila velik pečat. V diplomskem delu je monokolesarstvo predstavljeno z različnih vidikov, ki bralcu razkrivajo širok spekter mnogih monokolesarskih dejavnosti. Podrobno je opisana sestava monokolesa, različne vrste monokoles, načini vožnje in posebna monokolesa. Poglavja Učenje vožnje, Mehanika vožnje in Splošni napotki pri nakupu prvega monokolesa so namenjeni predvsem začetnikom in učiteljem, za bolj izkušene monokolesarje so opisani tudi zahtevnejši Triki, Discipline na svetovnem prvenstvu, Gorsko monokolesarstvo in Premagovanje ovir. Ideje za pouk, treninge ali rekreativno vožnjo bralec najde v poglavju Igre in tekmovanja. Predstavljeni so še pozitivni vplivi vožnje na telo in počutje, delovanje Mednarodne monokolesarske zveze, Monokolesarstvo v Sloveniji ter Proizvajalci monokoles. Zanimivi podatki so v tabeli z Rekordi in pri predstavitvi Znanih monokolesarjev nekoč in danes.

Key words: *unicycling, learning to ride, unicycle structure, mechanics, tricks*

PRESENTATION OF UNICYCLING AS A SPORTING ACTIVITY

Anja Bošnjak

University of Ljubljana, Faculty of Sport, 2013

Mountaineering with outdoor activities

Pages: 145; pictures: 88; tables: 2; literature: 95

ABSTRACT:

Unicycling is nowadays a worldwide well developed sport that is with both its competitive and recreational forms slowly paving its way to a wider popularity even among Slovenes. It is noticeable mainly because of its uniqueness, attractiveness and diversity. Although the unicycle was initially used as a form of transportation most people still associate it mainly with the circus and theatre, both of which have left a big impact on the history of unicycling. In my thesis unicycling is presented from various different aspects that reveal a wide range of activities involving unicycling. The structure of the unicycle, its many types, different riding styles and special kinds of unicycles are all described in detail. The chapters learning to ride, riding mechanics and general advice when buying your first unicycle are mostly intended for beginners and teachers, while chapters describing complex tricks and disciplines in the world championships, mountain unicycling and trials unicycling are aimed at more experienced unicyclists. The reader can also find ideas for classes, training sessions or recreative riding in the chapter titled games and competitions. The positive impacts of riding unicycles on the body and overall wellbeing, the functions of the International Unicycling Federation, unicycling in Slovenia and unicycle manufacturers are also thoroughly presented in my thesis. Readers can find even more interesting information about unicycling in the chart of world records and in the presentation of famous unicyclists in the past and present.

KAZALO

1	UVOD	11
2	METODE DELA.....	12
3	ZGODOVINA.....	13
4	MEHANIKA VOŽNJE.....	22
5	NAČINI VOŽNJE	23
6	VRSTE MONOKOLES.....	28
7	SPLOŠNI NAPOTKI PRI NAKUPU PRVEGA MONOKOLESA.....	33
8	POSEBNA MONOKOLESA	34
9	SESTAVA MONOKOLESA	43
10	NAVODILA ZA SESTAVO MONOKOLESA.....	56
11	PROIZVAJALCI MONOKOLES	57
12	MEDNARODNA MONOKOLESARSKA ZVEZA	59
13	SVETOVNO PRVENSTVO – <i>UNICON</i>	60
14	REKORDI.....	71
15	MONOKOLESARSTVO V SLOVENIJI	73
16	ZNANI MONOKOLESARJI NEKOČ	75
17	ZNANI MONOKOLESARJI DANES.....	78
18	UČENJE VOŽNJE	80
19	TRIKI	90
20	IGRE IN TEKMOVANJA	117
21	PREMAGOVANJE OVIR.....	122
22	GORSKO MONOKOLESARSTVO.....	128
23	POZITIVNI VPLIVI VOŽNJE NA MONOKOLESU.....	133
24	SKLEP.....	136
25	VIRI.....	139

KAZALO SLIK

Slika 1: Monokolo brez sedeža, gonilk in pedal iz leta 1200 pr.n.št. (Bardell in Dinklage, 1996; str. 12)	13
Slika 2: Kipec »Klinenträgerin« iz leta 540 pr.n.št. (Anders-Wilkens in Mager, 2010; str. 57)	13
Slika 3: Visoko kolo, imenovano Penny Farthing (Penny-farthing, 2013).....	14
Slika 4: Monokolo Johna Hobbyja s podaljšanimi gonilkami, leto 1870 (Bardell in Dinklage, 1996; str. 14)	15
Slika 5: Monokolesa s kolesarskega festivala v londonski kristalni palači leta 1896 (Wiley, 2011, str. 164).....	16
Slika 6: Nevaren padec z visokega kolesa (The Penney Farthing Bicycle Craze of the 1860's, 2013).....	17
Slika 7: Gauthierov monocikel iz leta 1877 (18 Hilarious Modes of Transport Science Gave Up On Too Soon, 2013)	18
Slika 8: Risba monocikla iz leta 1882 (Underthesun, 2013).....	19
Slika 9: Dirka v Greizu leta 1886 (Anders-Wilkens in Mager, 2010; str. 60)	20
Slika 10: Vožnja po ulici (One wheel is enough for Kentlands kids, 2013)	23
Slika 11: Nastop skupine v prostem slogu na svetovnem prvenstvu v Italiji (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2), 2013)	24
Slika 12: Adrien Delecroix med izvajanjem salta nazaj na finalu <i>street</i> tekmovanja na svetovnem prvenstvu v Novi Zelandiji 2010 (One-Wheeled Fun, 2013)	24
Slika 13: Vid Skrbinšek med izvajanjem <i>flatland</i> trika (osebni arhiv)	25
Slika 14: Premagovanje ovir v <i>trial</i> parku, Urh Pantner (osebni arhiv)	25
Slika 15: Dvanajstdnevna tura po Mongoliji (Unbelievable Mongolia Unicycle Tour is "Half as Difficult as Biking" (Slideshow), 2013)	26
Slika 16: Damjan Utranker med dvanajsturnim spustom s Kredarice (Kredarica 27-28.9.06., 2006).....	26
Slika 17: Ken Looi med maratonom (Unistan, 2013)	27
Slika 18: Nimbusovo 20-colsko monokolo za prosti slog (Nimbus Equinox 20" Freestyle Unicycle - 400 mm, 2013).....	28
Slika 19: Impactovo 19-colsko <i>trial</i> monokolo (Impact 19" Trials Unicycle, 2013)	29
Slika 20: Kris Holmovo 24-colsko monokolo za gorsko monokolesarjenje (KH24, 2013)	29
Slika 21: Nimbusovo 36-colsko monokolo z zavoro (Nimbus 36" Oracle Unicycle, 2013) ...	30

Slika 22: Samostojni vzpon na žirafa (Unicycling: Giraffe Mounting, 2013).....	36
Slika 23: Žirafa z več kolesi (Unicycle, 2013).....	37
Slika 24: Monokolo brez sedeža (Nimbus unicycles, 2013).....	37
Slika 25: Ravnotežno monokolo s kovinskimi podstavki (MDC Impossible Wheel 406 mm (20 Inch), 2013).....	38
Slika 26: Monokolo kenguru (Kanga, 2013).....	38
Slika 27: Ekscentrično monokolo (Different kinds of unicycle, 2013).....	39
Slika 28: Pritlikavo monokolo (Isnt riding a unicycle dangerouos?, 2013).....	39
Slika 29: Monokolo z nogami (Photos from the 11th Unicon plus a trip to Vancouver, Canada, 2013).....	40
Slika 30: Vožnja na navadnem monokolesu, spredaj pa je monokolo s krmilom (Cobra Tube, 2013).....	41
Slika 31: Monokolo z vzporednima kolesoma (The Unicycle Factory's Silly Unicycle, 2013).....	41
Slika 32: <i>Enicycle</i> , prvo popolnoma samodejno uravnava monokolo (Enicycle, 2013).....	42
Slika 33: Sestavni deli monokolesa (Physics of Unicycling, 2013).....	43
Slika 34: QU-AX zračni sedež je zasnovan posebej za dolge ture z držalom na levi in ščitnikom na desni strani (QU-AX Air, 2013).....	44
Slika 35: Kris Holmov sedež s 300 mm dolgim držalom (KH T-bar, 2013).....	45
Slika 36: Kris Holmovi sedežni opori, ki se razlikujeta v glavi opore – prva ima nepremično, druga pa nastavljivo stičišče (KH sedežne opore alu, 2013).....	45
Slika 37: Sedežna objemka s hitrim vpenjalcem (Objemka QR 25,4, 2013).....	47
Slika 38: QX Gauge-Guide dvovijačna objemka z nosilcem za pritrditev zavorne cevi (QX Gauge-Guide, 2013).....	47
Slika 39: QU-AX CrMo okvirja s pravokotno oblikovano krono vilic (QU-AX okvirji CrM, 2013).....	48
Slika 40: Med monokolesarji najbolj priljubljena magura hidravlična zavora HS-33, primerna za gorsko monokolesarjenje (Magura HS-33, 2013).....	49
Slika 41: Plašč Duro WildLife z zelo dobrim oprijemom in vodljivostjo, primeren za vožnjo po brezpotjih (Duro WildLife 3.0, 2013).....	50
Slika 42: 26" izredno močan obroč z dvojnimi dnom ter ovalnimi vmesnimi luknjami za varčevanje pri teži; narejen za gume z velikim volumnom (KH 26" Freeride, 2013).....	51
Slika 43: ISIS pesto z večzatičnim sistemom; primeren za vožnjo po terenu, za gorsko monokolesarstvo, premagovanje ovir in <i>street</i> (KH Moment ISIS, 2013).....	52

Slika 44: Prestava Schlumpf/KH je namenjena gorskemu monokolesarjenju. Prestavna gumba in prestave so narejene iz močnega jekla, da zdržijo terensko vožnjo in skoke (SCHLUMPF/KH prestava, 2013).....	53
Slika 45: Edinstveno zasnovane gonilke z dvema luknjama za pedal in nosilcem za disk (KH Dual Spirit, 2013).....	54
Slika 46: Lahka pedala, narejena iz magnezija z zamenljivimi jeklenimi pini, so primerna za učenje vožnje (QU-AX Magnezium, 2013)	55
Slika 47: Discipline <i>Unicon</i> a (Discipline na Uniconu, 2013).....	60
Slika 48: Seisuke Kobayashi na finalu 800 m (Triple gold on track for Japanese Unicyclist at World Championships, 2013)	61
Slika 49: Preskok letve pri skoku v višino (Unicon 16, 2013).....	62
Slika 50: Skok v daljino (Unicon Brixen, 30. July; Monday, 2013).....	63
Slika 51: Igra hokeja na monokolesih (Unicon Brixen, 30. July; Monday, 2013).....	68
Slika 52: Košarka na monokolesih (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 1), 2013)	70
Slika 53: (Skrajno levo) Pri vzponu je pedal obrnjen proti nam in nekoliko dvignjen od tal (osebni arhiv).....	84
Slika 54: (Na sredi) Potisk pedala navzdol, da pride sedež pod telo (osebni arhiv)	84
Slika 55: (Skrajno desno) Pedala zavrtimo nazaj do vodoravnega položaja (osebni arhiv)	84
Slika 56: Vožnja v zavoj na 36-colskem monokolesu, Anja Bošnjak (osebni arhiv)	87
Slika 57: Vožnja v dvoje (Einrad fahren, 2013).....	88
Slika 58: Vid Skrbinšek lovi ravnotežje z nagibom telesa (osebni arhiv)	90
Slika 59: Zibanje z eno nogo na visokem monokolesu (Nimbus Performer Giraffe with 7 Foot Extension, 2013).....	92
Slika 60: Zibanje na gonilki, Vid Skrbinšek (osebni arhiv).....	93
Slika 61: Tekma v poganjanju z eno nogo (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 1), 2013).....	94
Slika 62: Poganjanje z eno nogo s strani monokolesa (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)	95
Slika 63: Vožnja stoje s sedežem za telesom, Vid Skrbinšek (osebni arhiv).....	96
Slika 64: Vožnja stoje, sedež na tleh pred telesom, Vid Skrbinšek (osebni arhiv).....	97
Slika 65: Pobiranje sedeža z nogo, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)	98
Slika 66: Poskoki stoje na gumi (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2), 2013).....	99
Slika 67: Jure Krempl med izvajanjem skoka z obratom kolesa (Unicycle: šola vožnje z monokolesom, 2013).....	100

Slika 68: Hoja po gumi sede na kolesu (Monotheist, 2013)	101
Slika 69: Vid Skrbinšek hodi po gumi z eno nogo (osebni arhiv)	102
Slika 70: Hoja po gumi stoje (Monotheist, 2013)	103
Slika 71: Hoja po obroču (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013).....	105
Slika 72: Trik <i>koosh-koosh</i> (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013).....	105
Slika 73: Hoja po gumi stoje z bočnim gibanjem, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)	106
Slika 74: Hoja po gumi z rokami (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013).....	107
Slika 75: Drsenje po hribu navzdol (Unicon Brixen, 22. July; Sunday (Part 2), 2013).....	108
Slika 76: Spust brez pedal z iztegnjeno nogo, Tim Kropivšek (osebni arhiv)	109
Slika 77: Poganjanje monokolesa z rokami (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013).....	110
Slika 78: Pirueta (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)	112
Slika 79: Vzpon s skokom, Nejc Malik (osebni arhiv)	113
Slika 80: Vzpon s skokom in obratom brez pomoči rok, Tim Kropivšek (osebni arhiv)	114
Slika 81: Priprava na vzpon s potegom noge za sedež, Tim Kropivšek (osebni arhiv)	115
Slika 82: Leva noga sune sedež pod telo, Tim Kropivšek (osebni arhiv)	115
Slika 83: Sonožen skok na vodoravno postavljena pedala, Tim Kropivšek (osebni arhiv) ...	116
Slika 84: Odriv v vzpon s skokom v hojo po gumi, Vid Skrbinšek (osebni arhiv).....	116
Slika 85: Kris Holm med vožnjo po ograji (One Wheel, 2013).....	123
Slika 86: Skok s sedežem pred telesom (Monotheist, 2013).....	125
Slika 87: Skok s sedežem naprej, pri čemer se kolo vrti (Unicon Brixen, 2013).....	126
Slika 88: Damjan Utranker pri spustu po melišču na poti s Kredarice (Spust po zelo strmem meljšču, 2013)	130

KAZALO TABEL

Tabela 1 1: Različni premeri kolesa in njihova uporaba	31
Tabela 1 2: Rekordni disciplin Mednarodne monokolesarske zveze.	71

1 UVOD

Tradicionalno je bilo monokolesarstvo povezano s cirkusom in paradami. Razvoj v kolesarski industriji in posledično proizvodnji monokoles pa je pripeljal do novih možnosti, ki v svetu monokolesarstva odpirajo nova poglavja. Po eni strani so do razvoja novih načinov vožnje pripeljali novi materiali in dizajni, po drugi strani so proizvajalce navdahnili monokolesarski navdušenci sami. Izzive so začeli iskati tudi tam, kjer se navadnim smrtnikom zdi vožnja na enem samem kolesu popolnoma nemogoča. Zadnje čase sta v svetu vse bolj popularna stila vožnje gorsko monokolesarstvo in premagovanje ovir. Monokolesarstvo se je tako iz primarno zabavljajske aktivnosti razvilo in se še razvija v tekmovalni in rekreativni šport (Cohn in Russell, 2012).

Medtem ko že v sosednji Avstriji ni tako nenavadno, da na ulici srečamo monokolesarja, je pri nas ta dejavnost še vedno razmeroma redka in zbuja veliko pozornost mimoidočih. Slovenci niti ne vemo, da je monokolesarstvo lahko tudi šport in je to od vsega začetka tudi bil. Šport, ki ima v Evropi že skoraj 150-letno tradicijo in izvira iz časov, ko so ljudje iskali način, kako spremeniti navadno kolo v učinkovito prevozno sredstvo. Prvi dokazi o dirkah na monokolesih namreč segajo v leto 1882. Za dolgo časa se je nato monokolo preselilo v cirkuse, varieteje in gledališča (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Nepoznavanje monokolesarstva kot športa ni prav nič presenetljivo. V slovenščini namreč do zdaj še nimamo nobene literature, ki bi obravnavala to področje. Knjige o monokolesarstvu v tujih jezikih so zaenkrat dostopne le prek spleta.

Kakor v drugih športih imamo tudi v monokolesarstvu posameznike, ki blestijo s svojimi izjemnimi dosežki. Glede na izjemno majhno število ljudi, ki se ukvarjajo z monokolesarstvom, si upam trditi, da je ta šport pri nas s tega vidika pravi fenomen. Jure Krempl je bil prvi, ki se je udeležil svetovnega prvenstva in postal leta 2008 svetovni prvak v skoku v daljino (230 cm) ter leta 2010 podprvak v skoku v višino (90 cm) in daljino (220 cm). Vid Skrbinšek je dosegel prvo mesto za najboljši monokolesarski video, drugo mesto v skoku v daljino (250 cm) ter tretje mesto v disciplini *flatland overall* (leta 2010). Žiga Sternad je bil leta 2008 drugi v *downhillu*, Urh Pantner pa tretji.

Diplomsko delo je zastavljeno tako, da je bralcu monokolesarstvo kot razvijajoči se šport predstavljeno celostno s številnih področij, kot so zgodovina, mehanika vožnje, učenje vožnje in trikov, sestava monokolesa, igre in tekmovanja, načini vožnje, vrste monokoles, znani monokolesarji, pozitivni vplivi vožnje na monokolesu in drugo. Glavni namen dela je doprinos k razvoju strokovne literature in izrazoslovja.

2 METODE DE LA

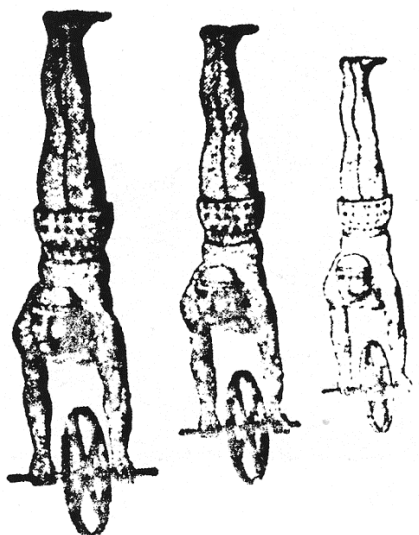
Diplomsko delo je monografskega tipa. Pri izdelavi dela sem si pomagala z različnimi viri, kot so obstoječa ustrezna literatura, splet, lastne izkušnje in izkušnje ljudi, ki se z monokolesarstvom že dolgo ukvarjajo. Delo je opremljeno tudi s slikovnim gradivom.

Metode dela, ki sem jih uporabila pri izdelavi diplomskega dela:

- Zbiranje dokumentacijskega gradiva (knjižnega in elektronskega).
- Uporaba lastnih spoznanj in izkušenj.
- Metoda neformalnega pogovora.
- Študij literature.
- Metoda opazovanja.

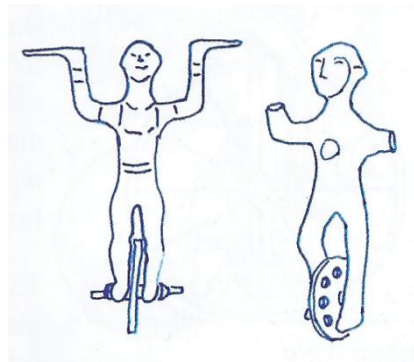
3 ZGODOVINA

Prve upodobitve monokoles segajo daleč nazaj. Najbolj spektakularno je zagotovo monokolo, ki so ga verjetno izdelali etruščanski bojevniki že leta 1200 pr.n.št. (Slika 1). Še danes se znajo le redki monokolesarji voziti na takih kolesih brez sedeža in brez gonilk in še to le stojе na nogah, ne stojе na rokah, kot to prikazuje Slika 1 (Bardell in Dinklage, 1996).



Slika 1: Monokolo brez sedeža, gonilk in pedal iz leta 1200 pr.n.št. (Bardell in Dinklage, 1996; str. 12)

Zelo stara je tudi upodobitev kipca »*Klinenträgerin*«, ki prikazuje vožnjo na enakem kolesu in izvira iz leta 540 pr.n.št. (Slika 2). Kipev je bilo več, na rokah so nosili bronast ležalnik (Anders-Wilkens in Mager, 2010).



Slika 2: Kipec »*Klinenträgerin*« iz leta 540 pr.n.št. (Anders-Wilkens in Mager, 2010; str. 57)

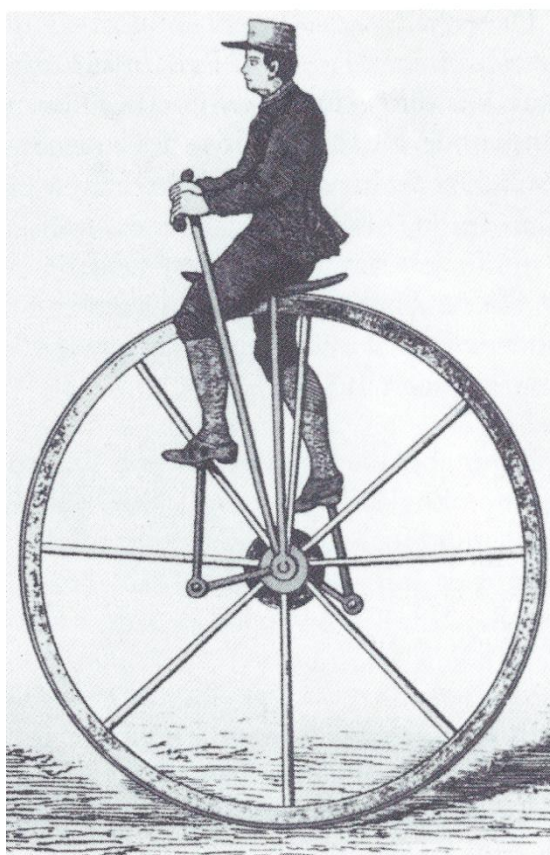
Vsi novejši zgodovinski podatki glede iznajdbe monokolesa niso povsem enotni, očitno pa je, da je iznajdba tesno povezana z razvojem običajnega kolesa. Najbolj priznana in sprejeta teorija govori o tem, da so monokolo iznašli slučajno in sicer med vožnjo visokega kolesa, imenovanega Penny Farthing, v poznem devetnajstem stoletju (Slika 3). Zaradi velikega sprednjega in majhnega zadnjega kolesa, kjer so bile gonilke povezane neposredno na

sprednjo os, je med sunkovitim zaviranjem obstajala nevarnost, da je voznika vrglo naprej s kolesa. To je po vsej verjetnosti spodbujalo voznike, da so preizkušali, koliko časa se lahko vozijo z dvignjenim zadnjim kolesom (Wiley, 2011).



Slika 3: Visoko kolo, imenovano Penny Farthing (Penny-farthing, 2013)

Dokaze o tej teoriji najdemo na slikah tistega časa. Mednje sodijo skica monokolesa Johna Hobbyja iz leta 1870 (Slika 4), monokolo, prikazano v knjigi Archibalda Sharpa *Bicycles & Tricycles* iz leta 1896, in skica iz istega leta, ki prikazuje kolesa s kolesarskega festivala v londonski kristalni palači (Slika 5). Na skici monokolesarja na stopnicah se vidi, da gre za prirejeno kolo Penny Farthing, kjer so odrezali okvir kolesa za sedežem in sedež čvrsto pritrdili na vilice, da se ni vrtel. Skica s kolesarskega festivala kaže, da so že pred letom 1896 uporabljali različna monokolesa, na primer monokolo brez sedeža in monokolesa z nepravilnimi oblikami gume (Slika 5) (Wiley, 2011).



Slika 4: Monokolo Johna Hobbyja s podaljšanimi gonilkami, leto 1870 (Bardell in Dinklage, 1996; str. 14)



Slika 5: Monokolesa s kolesarskega festivala v londonski kristalni palači leta 1896 (Wiley, 2011, str. 164)

Monokolo Johna Hobbyja je imelo, tako kot nekatere zgodnje oblike Penny Farthingov, podaljšane gonilke (da je voznik zaradi velikega kolesa sploh dosegel pedala). Pri visokih kolesih (in posledično monokolesih) so bila namreč pred izumom verige moderna čim večja sprednja kolesa. Tako je lahko kolesar z enim obratom kolesa premagal kar največjo razdaljo. Zaradi višine, na kateri je sedel, je bil zato bolj izpostavljen nevarnim poškodbam pri padcih (Slika 6) (Wiley, 2011).



Slika 6: Nevaren padec z visokega kolesa (The Penney Farthing Bicycle Craze of the 1860's, 2013)

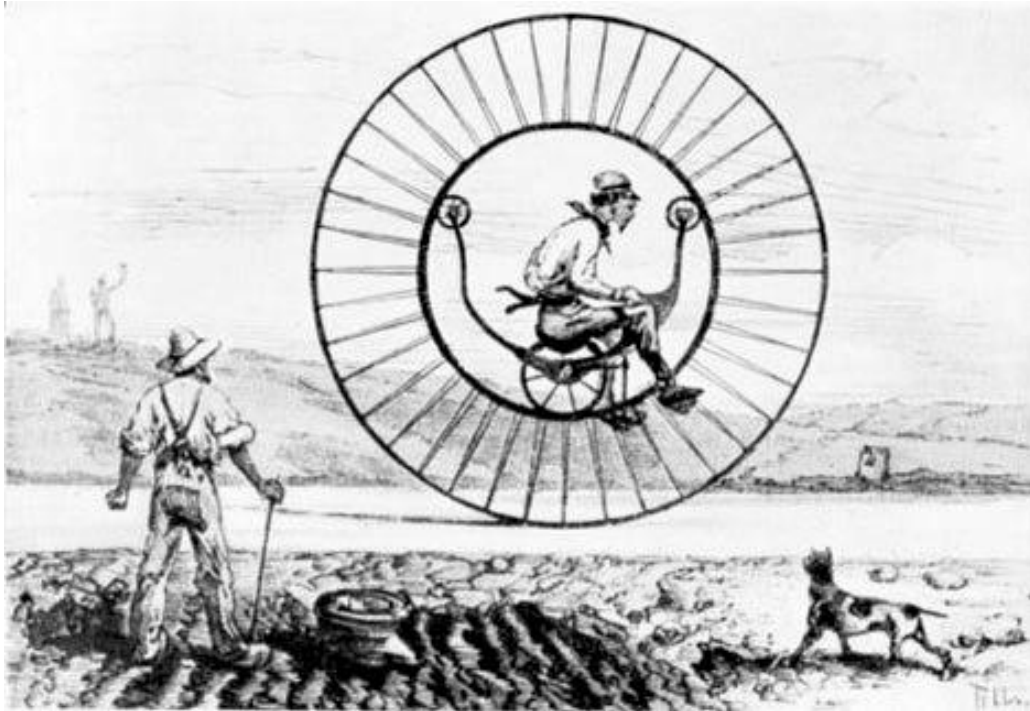
Leta 1878 je urar André Guilmet izumil verigo in velikansko sprednje kolo Penny Fahrtinga je postalo nesmiselno. Postopoma se je skrčilo na normalno velikost in kolo je dobilo obliko, kakršno poznamo danes. Tudi monokolesa so postajala vse manjša, morebitni padci niso bili več tako nevarni. Kolo z verigo pa se, tako kot veliko drugih novosti, ni takoj uveljavilo (Bardell in Dinklage, 1996). Nemška kolesarska zveza je na primer še nekaj časa visoko kolo (in monokolo) propagirala kot edino pravo oziroma gospodu primerno kolo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Kot že rečeno, monokolo je nekakšen stranski produkt v razvoju koles. Po iznajdbi znanega tekalnega kolesa Carla von Drais leta 1817 ter po izumu pedala Pierra Michauxa leta 1861 so bile na voljo vse tehnične možnosti za razvoj monokolesa. V istem času, to je okrog leta 1870, ko so se kolesarji vozili na velikih Penny Farthingih, je Richard C. Hemmings (leta 1869) patentiral enega prvih velikih koles, znotraj katerega se je nahajal voznik (Slika 7).



Slika 7: Gauthierov monocikel iz leta 1877 (18 Hilarious Modes of Transport Science Gave Up On Too Soon, 2013)

Čeprav je bilo kolo eno samo, še vedno ne moremo govoriti o monokolesu, kakršnega poznamo danes. Takšnih in drugačnih koles so izdelali kar nekaj, vendar se ta niso nikoli uveljavila kot učinkovito prevozno sredstvo (Slika 8). Ker je kolesar sedel pod osjo kolesa, ravnotežja ni bilo težko vzdrževati in vožnja po ravnini je bila stabilna (Anders-Wilkens in Mager, 2010). Slabo pa so se obnesla pri izpeljavi ovinkov in ob sunkovitem zaviranju, saj je obstajala nevarnost, da je voznika začelo vrteti znotraj kolesa, kot da bi bil v pralnem stroju (Dancey, 1998).



Slika 8: Risba monocikla iz leta 1882 (Underthesun, 2013)

Pri monokolesih, ki so se razvila iz Penny Farthinga, je bilo težišče telesa kolesarja nad osjo kolesa, kar je vozniku omogočalo dobro okretnost. Težava je bila le še v tem, da je bilo zaradi ogromnega kolesa težišče telesa visoko nad kolesom in je bilo zato vzdrževanje ravnotežja oteženo. Prva velika monokolesa so imela v ta namen pod osjo posebne uteži, zaradi katerih je bila vožnja enostavnejša (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

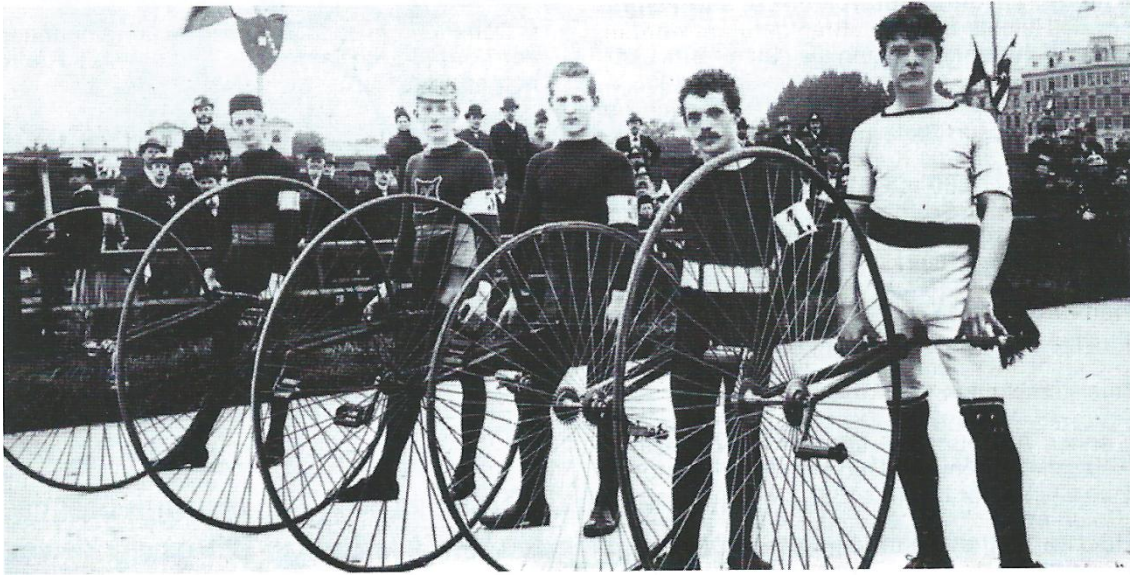
Ne ve se sicer natančno, kdo je prvi ugotovil, da se da visoko kolo voziti le po velikem sprednjem kolesu. Veliko različnih ljudi je trdilo, da so bili prav oni prvi. Najverjetneje pa je, da je to uspelo v istem časovnem obdobju več ljudem (Wiley, 2011).

Prvi patent monokolesa, o katerem so pisali tudi časopisi, je iz leta 1881. Njegov avtor je bil italijanski učitelj športne vzgoje Scuri, ki je leta 1880 začel izdelovati svoja monokolesa. Z enim svojih prvih modelov je prevozil razdaljo 200 km od Milana do Torina. Da bi pospešil uveljavitev svoje iznajdbe, je delal ture po Evropi ter nastopal po varietejih in različnih kolesarskih prireditvah (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

V istem času kot Scuri se je Nicholas Edward Kaufmann ukvarjal in preživiljal z umetniškimi nastopi na monokolesu. Sprva je bil član kolesarskega kluba v Rochestru, ZDA, in se tam naučil trikov na visokem kolesu. Nato je visoko kolo zamenjal z monokolesom in kmalu postal svetovno znan veliki mojster na monokolesu. Vozil se je na vseh mogočih vrstah monokoles, ki si jih je moč zamisliti. Bil je tudi lastnik razstavljaljivega visokega kolesa, kakor je razvidno iz njegovega reklamnega plakata (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

V okviru programa običajnih kolesarskih tekmovanj so bile tudi dirke z monokolesi. Prva risba monokolesarske dirke v Grenoblu se je pojavila v nemškem časopisu *Allgemeine Sportzeitung* leta 1882. Iz fotografije dirke iz leta 1886 v Greizu je razvidno, da monokolesa

nimajo sedežev, le krmilo (Slika 9). To je še en očitni dokaz, da so se monokolesa razvila iz visokih koles, ki so jim odstranili okvir s sedežem (Anders-Wilkens in Mager, 2010).



Slika 9: Dirka v Greizu leta 1886 (Anders-Wilkens in Mager, 2010; str. 60)

Leta 1888 je bila izdana ena prvih knjig, ilustrirana *Buch von Gabriel*, v kateri je bilo več strani posvečenih monokolesarstvu (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Tako kolesarstvo kot monokolesarstvo je bilo sprva privilegij bogatih meščanov. Kolo in monokolo sta bila luksuzna predmeta, ki si ju delavski razred ni mogel privoščiti. Na svoj račun so prišli šele kasneje, ko so leta 1896 ustanovili svojo delavsko kolesarsko zvezo (*Arbeiter Radfahrer Solidarität*) in po prvi svetovni vojni leta 1927, ko je začela delovati tovarna koles v Offenbachu, kjer so izdelovali tudi monokolesa. Velikost gume se je zmanjšala na 26 colov, proizvajali so monokolesa z in brez krmila. V prvem letu so prodali 91 monokoles (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Bogatejši sloj je prirejal tekmovanja v hitrostnem monokolesarstvu (dirke), delavska kolesarska zveza pa je poskrbela za množičnost monokolesarjenja. Vozili so se iz užitka, med njimi so bile tudi ženske. Predvsem so razvijali spretnostno kolesarstvo v dvoranah. Mnogi izmed njih so z monokolesom tudi služili denar v varietejih in cirkusih (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

V času nacizma od leta 1933 naprej so ukinili vse kolesarske zveze, spretnostne voznje na monokolesu so postale predmet zasmehovanja. Zato je monokolesarstvo v tem času močno nazadovalo v vseh smislih, tudi v tehničnem (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Leta 1961 je Cornell patentiral razmeroma enostavno cenovno ugodno monokolo, ki je bilo mišljeno kot igrača oziroma kot pripomoček za zabavo. Podjetji Columbia in Schwinn (ZDA) sta začeli z njegovo serijsko proizvodnjo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Leta 1967 je prišlo do novega mejnika v monokolesarstvu, izumili so namreč posebno oblikovan sedež za monokolo, tako imenovani »sedež banana«, ki je omogočal enostavnejše vzdrževanje ravnotežja in bistveno boljši nadzor nad monokolesom (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

V Združenih državah Amerike so leta 1961 ustanovili monokolesarski klub: San Diego Unicycle Club, ki je štiri leta kasneje organiziral prvi »Unicycle Rodeo«, to je tekmovanje v spretnostni vožnji. Preizkušali so se v vrtenju »hula hop« obroča na monokolesu, pobiranju žogice za golf s tal, odbojih žoge, štetfetah, mirovanju na monokolesu, zibanju (Wiley, 2011).

Medtem ko je bilo julija 1973. leta ustanovljeno monokolesarsko združenje, *Unicycling Society of America*, so tudi po drugih državah že prirejali tekmovanja in srečanja monokolesarjev. Na Japonskem je bilo možno izbrati monokolesarstvo kot izbirni predmet. Tam so leta 1982 ustanovili tudi Mednarodno monokolesarsko zvezo, *International Unicycling Federation* (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Monokolesarstvo je doseglo večjo mednarodno razsežnost po letu 1984, ko so v Syracuseu v New Yorku organizirali prvo svetovno prvenstvo v monokolesarstvu, znano pod imenom *Unicon (Unicycle Convention)*. Danes je to največja monokolesarska prireditev, ki se odvija vsaki dve leti v različnih državah, kjer se srečajo in med seboj tekmujejo najboljši monokolesarji sveta (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

4 MEHANIKA VOŽNJE

Tako kot kolo tudi monokolo v mirovanju ni stabilno in se prevrne. Le pod določenimi pogoji in v gibanju lahko ohrani ravnotežni položaj. Poskusi in matematične analize kažejo, da je to možno le v primeru, ko je kolo točno pod težiščem telesa monokolesarja. Spreten monokolesar pravočasno zazna padanje monokolesa (oziroma vsako majhno odstopanje, ko pade težišče telesa stran od točke stika s podlago) in kolo uravna, preden se ta odmakne daleč izven stabilnega položaja (Cohn in Russell, 2012).

Osnovni mehanizem, ki ohranja monokolesarja v ravnotežju, je neposreden nadzor nad kolesom prek pedal. Monokolo namreč nima prostega teka. Tako s pospeševanjem, zaviranjem ter v izjemnih primerih tudi s poganjanjem nazaj neprestano vzdržujemo kolo v ravnotežju. Brez tega nadzora je vožnja sicer možna, vendar izjemno zahtevna – le redki monokolesarji znajo voziti brez pomoči pedal (Wiley, 2011).

Pri pospeševanju pade težišče telesa naprej (pred točko stika s podlago), pri zaviranju se pomakne nazaj, pri ohranjanju enakomerne hitrosti pa se ga vzdržuje nad točko stika s podlago. Doseči moramo, da pade težišče telesa monokolesarja točno nad točko stika kolesa s podlago (Cohn in Russell, 2012).

Ohranjanje ravnotežja na mestu brez gibanja je izjemno zahtevno, saj se kolo stika s podlago na zelo majhni površini. V gibanju postane vse dosti enostavneje. Vožnjo najenostavneje uravnavamo s pomočjo prilagajanja hitrosti in smeri poganjanja pedal. Ko začnemo izgubljati ravnotežje v smeri naprej (med vožnjo naprej), naredimo popravek s povečanjem hitrosti poganjanja. S tem pomaknemo težišče telesa nazaj. Ko pa izgubljam ravnotežni položaj v smeri nazaj (pri vožnji naprej), upočasnimo hitrost poganjanja in tako pomaknemo težišče telesa naprej nad podporno točko. Enako velja pri vožnji nazaj (Wiley, 2011).

Poleg tega, da se monokolesar trudi, da je njegovo telo vzravnano, mora hkrati tudi »dovoliti, da začne padati« v zeleno smer in šele nato začne gibanje popravljati, da ne izgubi ravnotežja. Pri vožnji naprej se poleg poganjanja s telesom nagne naprej. Poganjanje namreč povzroči, da se začne sedež pomikati nazaj. Nagib se povečuje s hitrostjo vožnje. Za ohranjanje ravnotežja je treba nemudoma reagirati (Wiley, 2011).

Vodoravna razdalja med težiščem telesa in točko stika s podlago določa, kolikšen mora biti pospešek v določeno smer, da se ohrani ravnotežje. Če pade težišče telesa daleč stran od točke stika s podlago (zelo nestabilen položaj), brez pomoči neke zunanje sile (na primer potisk od zidu, partnerja) ne moremo več prenesti težišča telesa na drugo stran kolesa. Da ne pademo, moramo kolo obrniti in ga premakniti pod težišče telesa (Cohn in Russell, 2012).

Ravnotežje je enostavneje vzdrževati s premikanjem samega monokolesa, kot z gibi telesa (nagibanje, gibi z rokami). Če divje krilimo z rokami in zvijamo telo, je to primerljivo z balansiranjem mokrega špageta na prstu (Wiley, 2011).

5 NAČINI VOŽNJE

Sodobni materiali in novi dizajni v kolesarstvu in posledično monokolesarstvu so povzročili porast mnogih novih načinov vožnje. Pojavili so se različni načini vožnje, kot so prosti slog, maraton, *standard*, *street*, *flatland* in drugi. V zadnjem času monokolesarji radi iščejo nove izzive v bolj ekstremnih oblikah monokolesarstva, kot na primer v gorskem monokolesarstvu in premagovanju ovir.

ULIČNA VOŽNJA (ang. *standard*, *neighborhood*)

To je najbolj osnoven in najbolj popularen način vožnje z monokolesom. Vožnja je monokolesarju v izziv, zabavo, kolo je sredstvo za premagovanje razdalje (Slika 10).



Slika 10: Vožnja po ulici (One wheel is enough for Kentlands kids, 2013)

PROSTI SLOG (ang. *freestyle*)

Tako imenovana tradicionalna *freestyle* tehnika izvira iz želje prikazati čim več tehničnih veščin, ki jih lahko izvede monokolesar. Monokolesarstvo je bilo namreč močno povezano z artističnimi nastopi na odru in cirkusom. Poudarek je na ustvarjalnosti in umetniškem vtisu, ki ga skuša monokolesar prikazati s povezovanjem trikov v daljšo sestavo. Že znani triki se tako preoblikujejo, povezujejo in nastajajo nove spretnosti. Med posameznimi veščinami se ustvarjajo novi prehodi, ki zapolnjujejo predstavo v artistično celoto (Slika 11).



Slika 11: Nastop skupine v prostem slogu na svetovnem prvenstvu v Italiji (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2), 2013)

STREET IN FLATLAND

Street in flatland monokolesarji izvajajo atraktivne trike, ki jih povezujejo s tekočimi prehodi. Stila se razlikujeta v tem, da se pri *streetu* uporablja različne ovire, pri *flatlandu* pa se triki izvajajo le na ravni površini brez ovir.

Street je kombinacija *trials* v urbanem okolju in *freestyle* trikov. Monokolesarji se za izvajanje raznovrstnih trikov poslužujejo preprostih objektov iz okolice, kot so robniki, betonske plošče in police, ograje, stopnice in podobno (Slika 12).



Slika 12: Adrien Delecroix med izvajanjem salta nazaj na finalu *street* tekmovanja na svetovnem prvenstvu v Novi Zelandiji 2010 (One-Wheeled Fun, 2013)

Flatland je relativno nova oblika monokolesarstva. Po definiciji je stil enak *freestylu*, le da je tu poudarek na zahtevnosti trikov, ne pa na estetskem vtisu (Slika 13).



Slika 13: Vid Skrbinšek med izvajanjem *flatland* trika (osebni arhiv)

PREMAGOVANJE OVIR (ang. *trial*)

Trial monokolesarstvo je podobno kot *trial* kolesarstvo usmerjeno v premagovanje različnih ovir v naravnem ali urbanem okolju (Slika 14). Izziv so tehnično zelo zahtevne, a kratke razdalje. *Trial* monokolesarji so spretni pri težavnih skokih v globino in višino.



Slika 14: Premagovanje ovir v *trial* parku, Urh Pantner (osebni arhiv)

TERENSKA VOŽNJA (ang. *cross-country*)

Terenska vožnja je vožnja po dolgih, vendar tehnično manj zahtevnih poteh (Slika 15).



Slika 15: Dvanajstdnevna tura po Mongoliji (Unbelievable Mongolia Unicycle Tour is "Half as Difficult as Biking" (Slideshow), 2013)

GORSKO MONOKOLESARSTVO (ang. *mountain, off-road*)

MUni (mountain unicycling) oziroma gorsko monokolesarstvo je mešanica tehnično zahtevnih vzponov in spustov in *cross-countryja* ter je najhitreje razvijajoča se disciplina. Monokolesarji vozijo, tako kot gorski kolesarji, po razgibanem terenu in strmih gorskih poteh (Slika 16). Kamorkoli gre gorski kolesar, tja gre lahko tudi monokolesar – včasih celo enostavneje, saj je bolj okreten.



Slika 16: Damjan Utranker med dvanajsturnim spustom s Kredarice (Kredarica 27-28.9.06., 2006)

MARATON (ang. *distance, commuter, touring*)

Maraton so cestne vožnje, kjer z monokolesom kot prevoznim sredstvom premagujemo daljše razdalje. Dosegajo se velike hitrosti s prestavami tudi do 40 km/h (Slika 17).



Slika 17: Ken Looi med maratonom (Unistan, 2013)

6 VRSTE MONOKOLES

Monokolesa v grobem razlikujemo po dveh merilih: po velikosti kolesa in po tipu gume (profil gume in tlak) (Tabela 1). Ker mnogo monokoles nima prestav, je glede na namen uporabe odločilna izbira velikosti kolesa. Večje kolo je hitrejše in z njim enostavneje premagujemo daljše razdalje. 20-colsko kolo je standardna velikost za odrasle in otroke. Idealno je za učenje vožnje in izvajanje trikov (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Tip gume je neposredno povezan z izbiro preostale opreme (gonilke, sedež, pedala). Če imamo »terensko« monokolo z grobim profilom gume, samoumevno sodijo zraven takšna pedala, gonilke in sedež, ki vzdržijo večje obremenitve (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Za prosti slog tako uporabljamo 20-colska monokolesa s plitvejšim profilom in visokim zračnim pritiskom (8 barov). Mnogi *freestyle* monokolesarji imajo kratke gonilke (100 mm ali manj) ter pedala prilagojena dvoranski vožnji (iz gume ali plastike). Takšno kolo je okretno in lepo enakomerno teče. Uporablja se relativno visoka sedežna opora, ozek sedež in pravokotne vilice (prostor za namestitev stopala pri poganjanju z eno nogo in trikih) (Slika 18).



Slika 18: Nimbusovo 20-colsko monokolo za prosti slog (Nimbus Equinox 20" Freestyle Unicycle - 400 mm, 2013)

Trial in *street* monokolesa imajo močnejši okvir kot standardna monokolesa, da se kolo pod velikimi obremenitvami zaradi skokov, padcev in podpiranjem teže celega telesa na gonilkah in pedalih ne poškoduje. Vsi sestavni deli monokolesa morajo biti čim stabilnejši in hkrati čim lažji. Običajni premeri kolesa so 19 in 20 colov. Značilna je široka guma z grobim profilom, ki blaži udarce (Slika 19). Na okvir ni možno pritrditi zavore.



Slika 19: Impactovo 19-colsko *trial* monokolo (Impact 19" Trials Unicycle, 2013)

Flatland monokolesarji pogosto uporabljajo kolesa za *street* in *trial*, nekateri pa imajo raje 20-colsko monokolo s plitvejšim profilom. Uporablja se krajše gonilke.

Monokolesa za gorsko monokolesarstvo oziroma *MUniji* imajo, tako kot *trial* monokolesa, stabilne sestavne dele in široko ter grobo gumo (Slika 20). Običajen premer kolesa meri 24, 26 ali 29 colov. Zaradi grobega terena je sedež debelejši in udobnejši. Pri spustih se včasih uporablja zavora (zavorna ročica je nameščena pod sedežem). Vse popularnejša so monokolesa s prestavami.



Slika 20: Kris Holmovo 24-colsko monokolo za gorsko monokolesarjenje (KH24, 2013)

Za cestne vožnje pridejo v poštev velika monokolesa s premeri gum od 28 do 36 colov, s katerimi se z lahkoto premaga daljše razdalje z manj obrati kolesa in doseže hitrosti do 30 in več km/h (Slika 21). Guma ima plitev profil, sedež je zelo udoben, spredaj ima navadno daljše držalo. Nekatera monokolesa imajo vgrajene prestave. Začetniki imajo navadno daljše gonilke (150 mm), izkušeni monokolesarji imajo raje krajše gonilke. Posebno pri spustih se za razbremenitev nog uporabljajo zavore.



Slika 21: Nimbusovo 36-colsko monokolo z zavoro (Nimbus 36" Oracle Unicycle, 2013)

Standardna (klasična) monokolesa imajo običajno premer gume 20 colov (tudi 16 in 24). Gume kakovostnejših koles merijo 20"×1,95". So zelo raznolika. Nekateri monokolesarji igrajo na njih košarko ali hokej, drugi izvajajo *freestyle* trike.

Monokolesa za tekmovanja v hitri vožnji morajo ustrezati pravilom Mednarodne monokolesarske zveze. Zunanji premer 20-colske gume tako ne sme biti večji od 518 mm in gonilke ne smejo biti krajše od 100 mm. Za doseganje velikih hitrosti so najpomembnejše ozke, močno napolnjene gume in čim manjša teža kolesa.

Tabela 1: Različni premeri koles in njihova uporaba

Velikost kolesa	Uporaba	Razlaga
12" kolo	otroci (od 4 do 7 let) nastopi na ulicah zabava	Za otroke, ki so premajhni, da bi vozili 16" monokolo. Primerno za gladka tla. Priljubljeno pri žonglerjih in v šovih.
16" kolo	otroci (od 6 do 9 let)	Zaradi majhnega kolesa je primerno za gladke in ravne površine.
18" kolo	otroci	Zaradi majhnega kolesa je primerno za gladke in ravne površine.
19" kolo	<i>trial</i> <i>street</i> <i>flatland</i> <i>muni</i> za otroke	Majhno kolo in debela guma sta okretni ter dobro absorbirata tresljaje. Daljše gonilke nudijo dober nadzor pri <i>trialu</i> in <i>streetu</i> . Krajše gonilke pomenijo enakomerno pogajanje pri <i>flatlandu</i> in <i>muniju</i> za otroke.
20" kolo	začetniki <i>freestyle</i> <i>trial</i> <i>street</i> <i>flatland</i> hokej, košarka <i>muni</i> za otroke	Tradicionalno najbolj popularna velikost monokolesa in nadvse primerna za začetnike. Kolo je zelo okretno, odlično za izvajanje trikov (gladka BMX guma). Zelo primerno za notranje površine in za igranje hokeja in košarke. V kombinaciji z debelo gumo se jih uporablja pri <i>trialu</i> in <i>streetu</i> .
24" kolo	začetniki - odrasli gorsko monokolesarstvo <i>trial</i>	Primeren za učenje vožnje (odrasli). Ustrezen za zunanje površine. Večje kolo lahko oteži izvajanje zahtevnejših <i>freestyle</i> trikov. V kombinaciji s profilirano gumo je nadvse primeren za gorsko monokolesarstvo po zelo zahtevnem terenu in za <i>trial</i> . Srednja velikost gume pomeni dobro okretnost in veliko stabilnost. Kombinacija tanke gume s plitvim profilom in kratkih gonilk omogoča mirnejšo vožnjo.

Velikost kolesa	Uporaba	Razlaga
26" kolo	gorsko monokolesarstvo <i>cross-country</i> cestne vožnje	Najprimernejša velikost kolesa za gorsko monokolesarstvo (profilirana guma) in vožnjo po terenu. Je tudi odlično ulično monokolo, ni pa primerno za notranje površine.
29" kolo	<i>cross-country</i> cestne vožnje	Monokolo primerno za pogoste cestne vožnje. Veliko kolo ga naredi hitrega in prijetnega za vožnjo. Prav tako ga lahko uporabimo za terenske vožnje, vendar ne za preveč razgibano podlago. Ni tako hiter kot 36", vendar je lažji in bolj okreten.
36" kolo	cestne vožnje <i>cross-country</i>	Monokolo namenjeno daljšim cestnim vožnjam. Za ljubitelje hitre vožnje. Nikakor ni primerno za začetnike in za notranje površine. Brez zavore je dolgotrajno zaviranje z nogami naporno.

Legenda: " – oznaka za cole

V Tabeli 1 so prikazane različne velikosti koles in njihova najustreznejša uporaba – za začetnike, odrasle ali otroke ali za različne načine vožnje. V zadnjem stolpcu sledi še podrobnejša razlaga.

7 SPLOŠNI NAPOTKI PRI NAKUPU PRVEGA MONOKOLESA

Za učenje vožnje je najprimernejše 20-colsko monokolo, saj je takšno kolo zelo okretno, enostavno je zavijati in nadzirati vožnjo. 16- ali 18-colsko monokolo ustreza otrokom, ki so premajhni, da bi vozili 20-colsko monokolo, ko je sedež v najnižjem položaju. Visoki odrasli se lahko učijo na 24-colskih kolesih, kar pa je večje, za začetnike ni primerno.

Če ima vaš prijatelj monokolo in želite voziti in izvajati trike skupaj, razmislite o nakupu enako velikega kolesa. Sicer se utegne zgoditi, da bo eden ves čas hitel, drugi (z večjim kolesom) pa se bo medtem dolgočasil.

Monokolo naj bo torej 20-colsko, z najmanj 28 naperami, pedali obloženimi z gumo proti zdrsom ter udobnim sedežem s ščitniki.

Premisliti velja, za kakšne namene ga bomo uporabljali. Ali se želimo naučiti le vožnje in osnovnih trikov, ali nas mikajo daljše razdalje, vožnja po terenu, premagovanje ovir, gorsko monokolesarstvo, igranje hokeja ali košarke na monokolesu in drugo (Tabela 1).

8 POSEBNA MONOKOLESA

VISOKO MONOKOLO – ŽIRAFa (ang. *giraffe unicycle*)

Žirafa je visoko monokolo z verigo. Čeprav izgleda vožnja na veliki višini zastrašujoča, je žirafa celo lažje voziti kot navadno monokolo, ko smo enkrat tam zgoraj. Poskusimo: na dlani je težje balansirati majhno čajno žličko kot veliko metlo. Večji predmet potrebuje več časa, da pade na tla (Dancey, 1998). Žirafa je tudi težja in se na naše gibanje odziva počasneje. Če nas začne zanašati, imamo tako več časa, da gibanje še pravočasno popravimo. Le privaditi se je treba nekoliko drugačnemu občutku pri vožnji (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Primerna višina žirafe za prve obrate je 1,5 ali 1,8 m. Na 1,5 do 2,1 m visoko monokolo še lahko sami splezamo in varno seskočimo, pri kolesu, višjem od 2,7 m, pa že potrebujemo lestev, seskok s takšne višine vsekakor ni priporočljiv (Dancey, 1998).

Monokolesa žirafe so razmeroma draga, saj se jih ne proizvaja tako masovno kot druga kolesa. Če si jo kupimo, izberimo kakovostno. Velikost kolesa naj bo 20- ali 24-colov (Dancey, 1998).

Pri učenju poiščimo primerno visoko oporo, kot je na primer zid, drevo, lestev ali ulično svetilko, in prostor, kjer ne bomo nikogar ogrožali, če bomo primorani seskočiti (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Seskok z žirafe

Možna sta dva seskoka, naprej ali nazaj. Podobna sta sestopu z nizkega monokolesa, le bolj resno ju moramo vzeti (Dancey, 1998). Seskoku na stran se za vsako ceno izognimo, saj je zelo nevaren. Seskok nazaj je varnejši zato, ker vidimo smer padanja kolesa, seskok naprej pa je manj strašljiv. Prepričajmo se, da imamo dovolj prostora.

Pri seskoku nazaj primemo sedež spredaj za držalo in ga ne spustimo, dokler ne doskočimo na tla. Upočasnimo vožnjo in prenehamo poganjati takrat, ko so pedala v navpičnem položaju. Zgornjo nogo previdno odmaknemo s pedala in jo pomaknemo nekoliko nazaj. Žirafa naj bo ves čas pred nami, da lahko nadzorujemo smer padanja. Tik pred doskokom spustimo s pedala še drugo nogo in doskočimo na obe nogi ter pristanek ublažimo s koleno. Pri tem smo vzravnani, doskočimo pa na mesto, kjer je malo prej stala žirafa.

Pri seskoku naprej primemo sedež z zadnje strani in prenehamo poganjati. Če skočimo z žirafe, dokler ta še stoji pokonci, lahko popolnoma izgubimo nadzor in namesto na tleh pristanemo na monokolesu. Počakamo, da začnemo padati naprej skupaj s kolesom in smo pri tem vzravnani. Zdaj odmaknemo nogo z zgornjega pedala in jo prenesemo naprej. Ko na pol poti začutimo, da spodnji pedal ne pritiska več ob stopalo, sonožno seskočimo s kolesa. Sedež spustimo samo v primeru, ko ob doskoku čutimo, da se ne bomo mogli ujeti na noge (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Vzpon na žirafo s pomočjo

Pri prvih poskusih splezajmo na trdno oporo in z nje na žirafo tako, da položimo stopalo najprej na spodnji pedal (pedala so v navpičnem položaju). Z zibanjem na mestu se privadimo teži kolesa. Karkoli že počnemo, nikar se ne odpeljimo stran, dokler ne znamo varno seskočiti. Če se kaj zalomi, se ulovimo na oporo (Dancey, 1998).

Druga možnost je, da prosimo prijatelja, da nam pomaga pri vzponu in nas nato drži za roko. Pomočnik z eno nogo s sprednje in z drugo z zadnje strani blokira kolo. Pedala so ves čas v navpičnem položaju, zgoraj je tisti pedal, ki je obrnjen proti pomočniku. Pomočnik drži kolo pod sedežem. Če sta pomočnika dva, blokirata kolo vsak z eno nogo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Pri vzponu primemo sedež z desno roko s sprednje strani, z levo pa se opremo na pomočnikove rame. Z levo nogo stopimo na gumo in jo blokiramo tako, da s prsti pritiskamo ob vilice. Počasi se vzpnemo na nižji pedal, težišče telesa držimo čim bližje osi monokolesa. Kolo se pri tem zaradi stopala, ki blokira gumo, ne bo premaknilo.

Tu pridemo do najzahtevnejšega dela. Nogo, ki je na gumi, prenesemo prek pomočnikovih rok na zgornji pedal. Pomočnik naj tedaj za kratek čas zgornjo roko odmakne. Najprej stopimo na pedal in šele nato prenesemo del teže na sedež. Pomočnika primemo za roko in ga prosimo, naj odmakne najprej nogo, s katero spredaj blokira kolo in nato še tisto, ki drži kolo z zadnje strani.

Drug način, kako se vzpeti na žirafo, je, da namesto na gumo s prvo nogo stopimo kar na nižji pedal. Če ga dosežemo, seveda. Na ta način bo treba ravnotežje vzdrževati krajši čas (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Samostojni vzpon

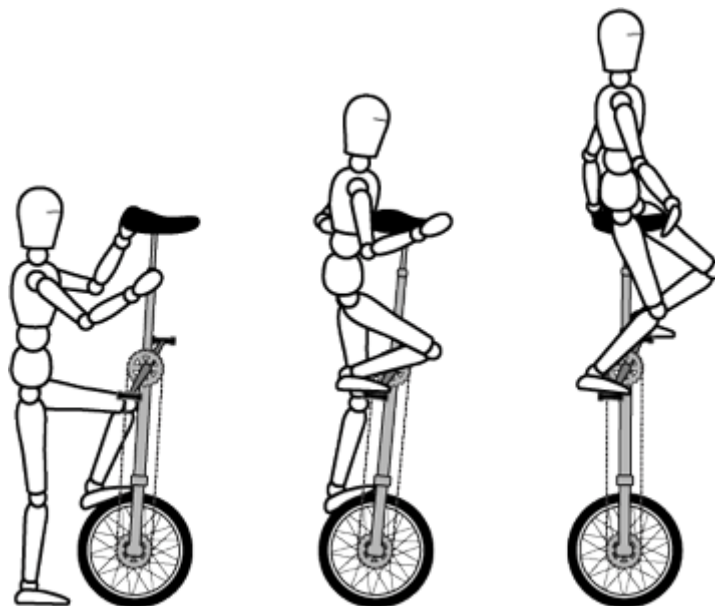
Če ne želimo do konca življenja nositi s seboj lestve, je samostojni vzpon naša edina rešitev (Slika 22). Poleg tega, da je uporaben in atraktiven, je tudi varnejši kot vzpon s pomočjo ulične svetilke, lestve ali zidu. Karkoli bi šlo pri tem narobe, tu vsaj pademo v prazen prostor (Dancey, 1998).

Preden se poskusimo samostojno vzpeti na žirafo, je priporočljivo, da že obvladamo vožnjo in zibanje na njej. Kajti ko enkrat s trudom prilezemo na vrh, ni dobro, da ne vemo, kaj bi tam počeli (Dancey, 1998).

Žirafo postavimo predse, pedala so v navpičnem položaju. Z eno roko primemo zgornji pedal, z drugo pa držimo sedež spredaj za držalo. Z velikim korakom stopimo na spodnji pedal. (Če pedala ne dosežemo, stopimo prej še na gumo, tako kot je opisano zgoraj.) Več teže bomo prenesli nanj, manj verjetno bo, da se bo kolo pod nami premikalo. Žirafo pri tem nagnemo rahlo naprej, da se lahko čim bolj približamo kolesu in ga držimo ves čas blizu telesa. Ko se z odločnim neprekinjenim gibom vzpenjamo na zgornji pedal, kolo stabiliziramo z rokami. Na sedež se lahko povlečemo, še preden se dotaknemo pedala (ali po tem) in preidemo v zibanje na mestu (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Ključ do uspešnega vzpona je v pravočasnem prehodu v zibanje. Če z zibanjem začnemo prezgodaj, nam lahko sedež uide naprej. Če začnemo prepozno, pa medtem že začnemo padati na stran in ravnotežja ne moremo več pravočasno vzpostaviti (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Nekateri monokolesarji so navajeni takoj po vzponu pognati naprej brez predhodnega zibanja. Če se nam zdi ta način enostavnejši, si lahko pri učenju vožnje na žirafi pomagamo z lesenim podstavkom, robnikom pločnika ali travnato podlago (Wiley, 2011).



Slika 22: Samostojni vzpon na žirafu (Unicycling: Giraffe Mounting, 2013)

Vožnja na žirafi

Skoraj vse, kar je možno izvajati na običajnem monokolesu, je možno tudi na žirafi: voziti nazaj, zibati se na mestu, voziti stoje, skakati s kolebnico, poganjati z eno nogo, voziti po neravni podlagi in podobno.

Pomembno znanje za varno monokolesarjenje na visokem kolesu je obvladanje zibanja na mestu. Tako se bomo lahko ustavili in počakali, če nam bo karkoli prekrižalo pot (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

ŽIRAFI Z VEČ KOLESI (ang. *multi-wheeled unicycle*)

Žirafe z več kolesi, ki stojijo eno nad drugim, so dveh vrst. Vmesna kolesa so pri prvih le dekorativna, spodnje kolo tu poganja veriga. Pri drugih pa so naložena ena na drugo tako, da se vrtenje prenaša s kolesa na kolo. Če je število koles liho, se spodnje kolo vrti v isti smeri, kot se vrtijo gonilke. Ko poganjamo naprej, gre kolo naprej. Če pa je število koles sodo, se

spodnje kolo vrti v nasprotno smer, kot se vrtijo gonilke (Slika 23). Ko želimo kolo voziti naprej, moramo poganjati pedala nazaj (Wiley, 2011).



Slika 23: Žirafa z več kolesi (Unicycle, 2013)

BREZSEDEŽNO MONOKOLO (ang. *ultimate wheel*)



Slika 24: Monokolo brez sedeža (Nimbus unicycles, 2013)

Ultimate je monokolo brez okvirja in sedeža. Večina *ultimatov* ima namesto naper posebno ogrodje, na katerega so pritrjena pedala (Slika 24). Uporabimo lahko tudi običajno monokolo, ki mu odstranimo okvir, vendar je pravi *ultimate* enostavneje voziti, saj ima pedala pritrjena bližje osi in je zato bolj uravnotežen. Ko stojimo na spodnjem pedalu, se guma naslanja ob nogo. V tem položaju je monokolo skoraj stabilno. Skrivnost vožnje na *ultimatu* je v tem, da pomikamo kolo iz enega v drug stabilen položaj (Dancey, 1998).

V poglavju triki je opisana vaja (vožnja stoje, sedež pred ali za telesom), ki nam bo olajšala učenje vožnje na tem posebnem monokolesu. Drugače sama vožnja *ultimata* ni dosti zahtevnejša od vožnje navadnega monokolesa, se pa od nje toliko razlikuje, da se je moramo učiti kot nove tehnike. Razlika je predvsem ta, da ne moremo sestiti in sedeža uporabljati pri spremembah smeri (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Vožnja brezsedeznega monokolesa bolj kot na vožnjo običajnega monokolesa spominja na hojo. Skoraj vsa teža je na spodnjem pedalu, zgornjega obremenimo le toliko, da ga še čutimo pod stopalom. Ko zavrtimo pedala naprej za pol obrata, vso težo prenesemo na drugo stran, na pedal, ki je zdaj spodaj (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Prenos teže z ene na drugo stran mora biti izveden z občutkom, da se *ultimate* ne zvrne. Glava naj bo med vožnjo vedno na isti višini. Da preprečimo nihanje s telesom v smeri gor – dol, pokrčimo kolena. Kolena so nekoliko pokrčena tudi, ko so pedala v vodoravnem položaju. Noge so napete, tesno druga ob drugi. Z meči, ki se drgnejo ob kolo, si pomagamo vzdrževati monokolo v ravnotežju, kadar se nagne na stran (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

RAVNOTEŽNO MONOKOLO (ang. *impossible wheel, BC wheel*)



Slika 25: Ravnotežno monokolo s kovinskimi podstavki (MDC Impossible Wheel 406 mm (20 Inch), 2013)

To monokolo je podobno brezsedeznemu monokolesu, le da ima na os namesto pedal pritrjene kovinske palice ali kovinske podstavke (Cohn in Russell, 2012) (Slika 25).

MONOKOLO KENGURU (ang. *kangaroo unicycle*)



Slika 26: Monokolo kenguru (Kanga, 2013)

Pri monokolesu kenguru so gonilke pritrjene tako, da gledajo v isto smer (Slika 26). Noge se pri vožnji premikajo gor in dol in spominjajo na kengurujeve skoke. Če znamo navadno kolo poganjati z eno nogo, se vožnje na kenguruju ni težko naučiti. Le drugo nogo postopoma vključujemo v gibanje. Lahko se vozimo naprej, nazaj ali se zibamo na mestu (Wiley, 2011).

MONOCIKEL (ang. *monocycle, monowheel*)

Monocikel je veliko kolo, znotraj katerega se nahaja voznik. Ker monociklist sedi pod osjo kolesa, je monocikel enostavneje voziti od monokolesa. Je pa vožnja z njim bolj okorna. Obstajajo tudi motorizirani monocikli (Cohn in Russell, 2012).

EKSCENTRIČNO MONOKOLO (ang. *eccentric unicycle, off-centered unicycle*)

Ekscentrično monokolo ima gonilno gred nameščeno izven središča kolesa (Cohn in Russell, 2012) (Slika 27).



Slika 27: Ekscentrično monokolo (Different kinds of unicycle, 2013)

PRITLIKAVO MONOKOLO (ang. *midget unicycle*)



Slika 28: Pritlikavo monokolo (Isnt riding a unicycle dangerous?, 2013)

Pritlikavo monokolo je monokolo z izjemno majhnim kolesom (Wiley, 2011) (Slika 28).

MONOKOLO NEPRAVILNE OBLIKE IN KVADRATNO MONOKOLO (ang. *out-of-round and square unicycle*)

Čim bolj je oblika kolesa nepravilna, tem težje je monokolo voziti. Vožnja takšnih koles je zabaven izziv (Wiley, 2011).

MONOKOLO Z NOGAMI (ang. *walking thing*)

Monokolo z nogami ima namesto kolesa pritrjene palice. Ko poganjamo pedala, se "noge" premikajo kakor pri hoji (Slika 29).



Slika 29: Monokolo z nogami (Photos from the 11th Unicon plus a trip to Vancouver, Canada, 2013)

MONOKOLO S KRMILOM (ang. *handlebar unit*)

Monokolo, ki ima namesto sedeža krmilo, vozimo stoje ali pa se naslanjamo na krmilo. Zabavno se je voziti na navadnem monokolesu, medtem ko spredaj držimo monokolo s krmilom (Slika 30) (Wiley, 2011).



Slika 30: Vožnja na navadnem monokolesu, spredaj pa je monokolo s krmilom (Cobra Tube, 2013)

MONOKOLO Z VZPOREDNIMA KOLESOMA (ang. *ultimate cycle with parallel wheels*)

Monokolo z dvema vzporednima kolesoma je zanimiva različica običajnega monokolesa (Slika 31). Vožnja je enostavna, le obračanje je zahtevnejše in bolj omejeno (Wiley, 2011).



Slika 31: Monokolo z vzporednima kolesoma (The Unicycle Factory's Silly Unicycle, 2013)

MONOKOLO S PROSTIM TEKOM (ang. *freewheeling unicycle*)

Monokolo ima v pestu nameščen mehanizem, ki omogoča, da se monokolesar pomika naprej brez poganjanja pedal. Takšna kolesa imajo zavore, saj se ne moremo zaustaviti s pomočjo pedal. Vožnja nazaj ni možna (Cohn in Russell, 2012).

SAMODEJNO RAVNOTEŽNO MONOKOLO (ang. *self-balancing unicycle*)

Obstaja mnogo monokoles, ki samodejno vzdržujejo ravnotežje le v smeri naprej in nazaj in še vedno je voznik tisti, ki uravnava ravnotežni položaj v druge smeri (Trevor Blackwellovo monokolo, R.I.O.T.). Monokolo Aleksandra Polutnika, imenovano *Enicycle*, pa je verjetno prvo popolnoma samodejno ravnotežno monokolo (Slika 32). Če se voznik nagne naprej, pospešuje, če se nagne nazaj, zavira (Cohn in Russell, 2012).

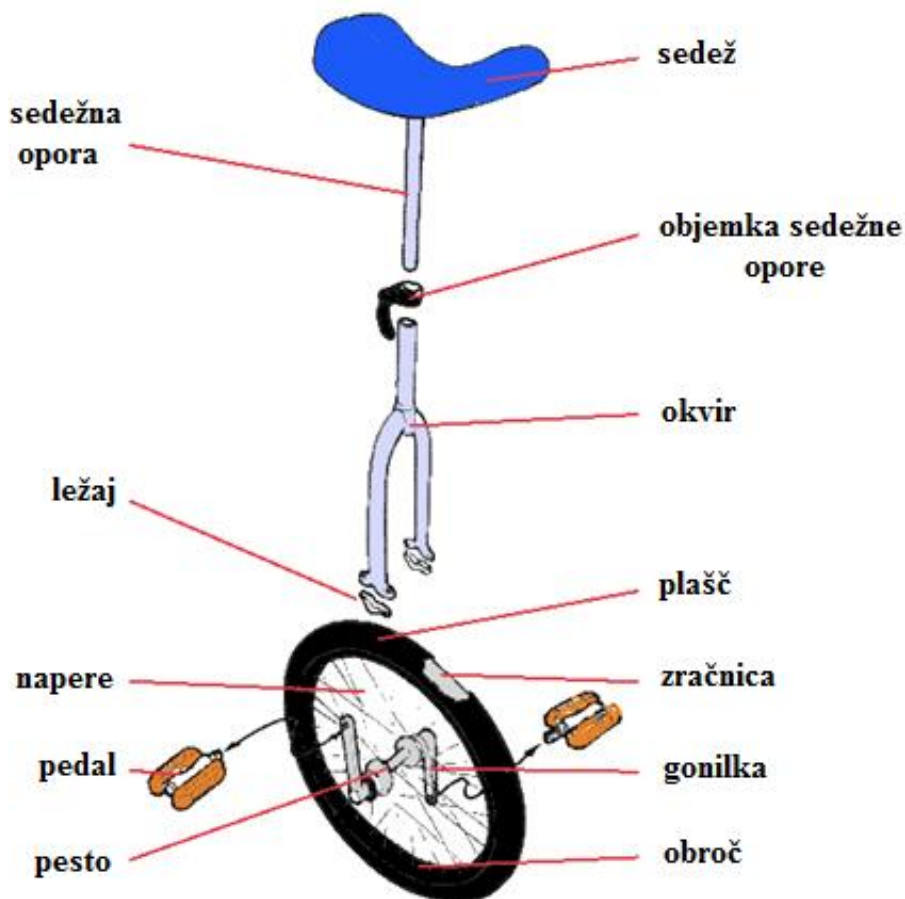


Slika 32: *Enicycle*, prvo popolnoma samodejno uravnavano monokolo (Enicycle, 2013)

9 SESTAVA MONOKOLESA

Naj bo jasno takoj na začetku: monokolo ni polovica običajnega kolesa. Vsi njegovi sestavni in rezervni deli niso dostopni v kolesarskih trgovinah, saj se v marsičem razlikujejo od sestavnih delov koles. Monokolo nima krmila, pa tudi sedež običajnega kolesa tu ne pride v poštev. Zgodnji modeli monokoles so sicer uporabljali nekoliko prirejene kolesarske sedeže, ki pa so bili zelo neudobni (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Bistvena razlika med kolesom in monokolesom je, da je pri monokolesu gonilna gred hkrati tudi os kolesa, na katero so pritrjene gonilke. Z vrtenjem gonilk tako neposredno nadziramo vrtenje kolesa. Pogon je torej neposreden (Slika 33) (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 33: Sestavni deli monokolesa (Physics of Unicycling, 2013)

Pri izbiri si želimo čim trdnjše, a hkrati čim lažje monokolo (Cohn in Russell, 2012).

Povedano drugače: monokolo je najpreprostejša oblika vozil na kolesni pogon. Sestavljajo ga:

- sedež
- sedežna opora
- objemka sedežne opore
- okvir (vilice)
- (zavore)
- kolo (plašč, obroč, obročnik (pesto), napere)
- (prestave)
- gonilke
- pedala

SEDEŽ



Slika 34: QU-AX zračni sedež je zasnovan posebej za dolge ture z držalom na levi in ščitnikom na desni strani (QU-AX Air, 2013)

Sedež monokolesa je izjemnega pomena, saj ima poleg udobnega sedenja hkrati tudi funkcijo krmila. Sestavljen je iz penastega polnila, obdanega s sedežno prevleko, okvirja, držala na prednji strani ter zadnjega ščitnika (Holm, 2012).

Osnova sedeža, ki podpira sedežno polnilo, vpliva tako na trpežnost sedeža kot na njegovo gibljivost. Optimalen je rahel upogib sedeža, prevelika gibljivost lahko povzroči prelom in ne daje zadostne opore (Holm, 2012).

Sedež (Slika 34) je konkavne oblike, najširši v zadnjem delu, na sredi se zoži, v sprednjem delu pa se zopet nekoliko razširi in se malenkostno dvigne (za enostavnejše obračanje in kot zaščita pred zdrsom sedeža med nogami pri vožnji stoje) (Holm, 2012).

Debelina in krivina sedeža je odvisna od namena uporabe. *Trial*, *street* in *flatland* monokolesarji izberejo raje tanjše polnilo, da pri izvajanju trikov lažje zgrabijo sedež s strani. Gorski monokolesarji se odločijo za udobnejše debelejša polnila, ki učinkoviteje absorbira tresljaje (Holm, 2012).

Nekateri modeli sedežev imajo na občutljivih predelih vstavljene vložke z gelom, ki so se po mnenju nekaterih avtorjev po določenem času slabo obnesli. Prišlo je do enakih težav kot pri mehkih sedežih. Spet drugi modeli so napolnjeni z zrakom, a tudi njihova uporaba se je s pojavom kakovostnih polnil iz pene zmanjšala (Holm, 2012).

Material, iz katerega je narejena sedežna prevleka, mora biti ob straneh dovolj gladek, da se stegna ne drgnejo obenj (Holm, 2012).

Na sprednji in zadnji del sedežnega okvirja se da pritrditi posebne ščitnike (ki so hkrati držala), ki varujejo sedež pred poškodbami ob morebitnih padcih. Prednji ščitnik oziroma držalo uporabljamo pri skokih in kot oporo na grobem terenu (Holm, 2012).

Obstajajo tudi otroški sedeži, namenjeni manjšim »ritkam«, da ima voznik boljši nadzor nad monokolesom (2Simpl, 2012).

Za dolge vožnje ali *cross-country* se kot dodatno oporo lahko namesti posebno držalo (ali t.i. T krmilo), ki omogoča nižjo kolesarsko držo in delno razbremeni pritisk na zadnjico (Slika 35) (Holm, 2012).



Slika 35: Kris Holmov sedež s 300 mm dolgim držalom (KH T-bar, 2013)

SEDEŽNA OPORA



Slika 36: Kris Holmovi sedežni opori, ki se razlikujeta v glavi opore – prva ima nepremično, druga pa nastavljivo stičišče (KH sedežne opore alu, 2013)

Dobre sedežne opore so izdelane iz jekla ali aluminija, najbolj kakovostne pa so izdelane iz ogljikovih vlaken. Na voljo so trije standardni premeri: 22,2 mm, 25,4 mm in 27,2 mm.

Sedežne opore z najmanjšim premerom najdemo na *freestyle* monokolesih, kjer potrebujemo za namestitev stopala na vilice pri izvajanju trikov dovolj prostora. Tudi starejši modeli monokoles imajo pogosto tolikšen premer (Holm, 2012).

Večji premer pomeni večjo trdnost opore, kar je zelo dobrodošlo pri gorskem monokolesarstvu, *trialu*, *streetu* ali *flatlandu*, da se zaradi velikih obremenitev cev ne zvije ali zlomi (Holm, 2012).

Na tržišču dobimo tudi reducirko (adapter) za sedežno oporo. Uporabimo jo, če ima okvir drugačen premer kot sedežna opora. Obstajata dva tipa: 22,2/25,4 mm in 25,4/27,2 mm (Holm, 2012).

Sedežna opora je sestavljena iz cevi in glave opore, prek katere je z vijaki pritrjena na sedežni okvir. Stičišče med cevjo in glavo je najbolj izpostavljeno poškodbam, dobre sedežne opore so zato v tem delu dodatno ojačane. Stičišče je lahko nepremično ali nastavljivo (slika 36). Slednje omogoča nastavljanje kota sedeža in tako bistveno pripomore k udobnosti vožnje (Holm, 2012).

Naklon sedeža lahko nekoliko spreminjamo tudi s pomočjo vijakov, ki jih pritrdimo v režo na ploščici na sredi ali ob straneh. Če nas sedež sili naprej, dvignemo njegov sprednji del tako, da vijake namestimo v sprednji del reže (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Pritrditev sedežnih opor je enostavna. Pri nakupu bodimo pozorni le na to, da opora ni spojena (integrirana) s sedežem. V tem primeru bomo morali, če bomo želeli namestiti daljšo oporo, kupiti tudi nov sedež (pri cenejših modelih monokoles) (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Sedežna opora mora biti primerno dolga. Predvsem ne sme biti prekratka za visoke monokolesarje, da jim ni treba kupiti nove. Če pa je opora predolga, jo lahko enostavno odrežemo do ustrezne višine (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Bodimo pozorni, da je sedežna opora vstavljena v steblo okvirja monokolesa vsaj za 5 cm.

Opore imajo navadno posebno diamantno obdelavo površine proti zdrsu. Brez nje se sedež rad vrtil in kot tak ni uporaben.

OBJEMKA SEDEŽNE OPORE



Slika 37: Sedežna objemka s hitrim vpenjalcem (Objemka QR 25,4, 2013)

Objemka sedežne opore je majhen, vendar ključen sestavni del. Drži namreč sedežno oporo v okvirju monokolesa. Če se zlomi ali ne tesni dobro, se je nemogoče voziti, ker sedežna opora zdrsne na gumo in jo zaustavi. Sedež se začne nenadzorovano vrteti in monokolesa ne moremo več obračati (Holm, 2012).

Na trgu je na voljo veliko različnih tipov objemk. Ene lahko pritrdimo ročno (t.i. patent *quick release QR* ali hitri vpenjalec), za druge potrebujemo orodje. Prednost prvih je enostavna in hitra nastavitvev, ki pa žal pogosto ni dovolj čvrsta (Slika 37). Med druge sodijo eno-, dvo- in trovijačne objemke (Slika 38). Več vijakov imajo, dalj časa potrebujemo za nastavitvev, a močnejše držijo (če se zlomi en vijak, še vedno drži) (Holm, 2012).



Slika 38: QX Gauge-Guide dvovijačna objemka z nosilcem za pritrditev zavorne cevi (QX Gauge-Guide, 2013)

Nekatera cenejša monokolesa imajo objemke z dolgo ročico, v katero se med vožnjo lahko zatakne in nas ročica lahko poškoduje. Takšnim modelom se raje izognimo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Objemke z navoji so včasih narejene iz aluminija. Pri nameščanju jih nikar ne zatisnimo premočno, saj je aluminij mehkejši od jekla in se lahko poškodujejo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Preverimo tudi, da sta utor na objemki in utor na sedežni opori v isti liniji ter sta glede na smer vožnje obrnjena nazaj (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Objemka mora biti nameščena na primerni višini, to je 3 do 4 mm pod koncem okvirja, saj najbolje drži na zgornjem in spodnjem delu (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

OKVIR



Slika 39: QU-AX CrMo okvirja s pravokotno oblikovano krono vilic (QU-AX okvirji CrM, 2013)

Na prvi pogled izgleda okvir zelo enostaven – sestavljajo ga le vilice. Ampak bolj kot je sestavni del monokolesa enostaven, pomembnejše postanejo podrobnosti. Na kakovost vplivajo torzijska in upogibna trdnost, njegova teža, možnost nastavitve sedeža, primeren razmik med vilicama za neoviran tek kolesa ter oblika krone vilic in ležišč ležajev. Kakovost določajo uporabljeni materiali in oblika okvirja (Holm, 2012).

Večina okvirjev je narejenih iz jeklenih ali aluminijevih zlitin (obe možnosti sta dobri). Najboljša izbira okvirjev srednjega razreda so jekleni okvirji, izdelani iz zlitine kroma in molibdena (t.i. *CrMo*, *chromium-molibdenum*) (Slika 39). Aluminijasti okvirji so dražji, vendar lahki, trdni in togi. Uporaba titana in karbona še dodatno izboljša jakost in zmanjša težo (odvisno od dizajna), a bistveno poveča ceno (Holm, 2012).

Sile, ki delujejo na okvir monokolesa, so manjše od sil, ki delujejo na okvir običajnega kolesa. Obremenitev se s pedal namreč ne prenese na okvir, ampak neposredno na kolo (sila je usmerjena navpično navzdol vzporedno s cevjo). Zato je raznolikost okvirjev velika, posamezen model lahko uporabljamo za različne načine vožnje, od *cross-countrija* do agresivnega *freerida* (Holm, 2012).

Višina cevi, v katero namestimo sedežno oporo (nad krono vilic), vpliva na možnost nastavitve sedeža in namestitvev objemke sedežne opore. *Trial*, *street*, *flatland* in *freestyle* monokolesarji raje uporabljajo daljšo cev okvirja, saj tako ne obremenjujejo sedežne opore in se ne zapletajo v objemko sedežne opore. Pri *flatlandu* in *freestylu* so pogosti 300 mm oziroma t.i. okvirji z dolgim vratom (*long-neck*). Okvirji večjih koles (24- ali več colska) imajo običajno krajšo cev, zato da se ohranja primerna razdalja med pestom in sedežem (Holm, 2012).

V predelu, kjer se začnejo vilice, mora biti okvir čim ožji (da se kolena ne drgnejo ob krono vilic), a še vedno dovolj širok, da ne ovira teka kolesa. Med gumo in vilicami naj bo zato na vsaki strani vsaj 5 mm prostora (Holm, 2012).

Pri nakupu je dobro vedeti, da barvani okvirji, čeprav so lepi, niso tako odporni na praske kot kromirani. Slednje prepoznamo po sijočem kovinskem videzu (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Krona vilic je oblikovana polkrožno ali pravokotno. Čeprav je pri polkrožnih manjša verjetnost, da se s kolena zadenemo ob vilice, so pravokotne (Slika 39) bolj uporabne, saj lahko nanje pri izvajanju trikov namestimo stopalo (Holm, 2012).

Izogrimo se nakupu monokolesa, katerega ležišče ležajev je zaprto in pritrjeno na vilice z dvema vertikalnima vijakoma. Kovina vilic je navadno premehka in se zaradi velikih sil prej ali slej pri stiku z vijaki zlomi (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Dobro ležišče drži ležaje v pravilnem položaju in pod pravim pritiskom. Takšna je večina sodobnih okvirjev, ki so sestavljeni iz dveh polkrožnih delov. Eden je privarjen na osnovno vilico, drugega se s spodnje strani pritrdi z dvema vijakoma. Vmes je industrijski ležaj, ki omogoča osi prosto vrtenje (Holm, 2012).

Nekateri okvirji 24- ali več colskih monokoles so že tovarniško opremljeni z nastavkom za zavoro. Nastavek je priporočljiv, saj omogoča, da lahko še vedno namestimo zavoro, če si kasneje premislimo. Monokolesa manjša od 24 colov zavore ne potrebujejo (Holm, 2012).

ZAVORE



Slika 40: Med monokolesarji najbolj priljubljena magura hidravlična zavora HS-33, primerna za gorsko monokolesarjenje (Magura HS-33, 2013)

Večina monokoles nima vgrajenih zavor, saj lahko zaviramo z nogami. Zavore sicer uporabljamo predvsem za razbremenitev nog. Pri monokolesih se trenutno uporabljata dva tipa zavor – obročne in disk zavore. Obe zavori sta hidravlični, kar pomeni, da za delovanje potrebujeta hidravlično olje (Holm, 2012).

Oba tipa zavor imata določene prednosti in pomanjkljivosti. Obročna zavora (Slika 40) ima prednost, da je z njo modulacija oziroma kontrola potrebne moči idealna za vožnjo z

monokolesom. Disk zavora pa ima prednost v tem, da »prime« v vseh vremenskih pogojih enako (ne drgne se po nepotrebnem ob obroč, v blatu se manj zlepi). Vendar je njena slabost, da ima preveč zavorne moči, kar pri monokolesu ni najbolj zaželeno, in ni odporna na udarce. Del diska, ki leži pod okvirjem, je pri zdrsih kolesa na stran izpostavljen poškodbam. Disk je lahko pritrjen na pesto ali pa je nameščen na gonilko izven okvirja (Holm, 2012).

Na monokolesih srednjega cenovnega razreda so včasih nameščene mehanske t.i V zavore, ki imajo dobro zavorno moč, vendar zaviranja ne moremo tako dobro nadzorovati. Ni pa nevarnosti, da bi iz cevk uhajala tekočina, kakor se lahko zgodi pri hidravličnih zavorah. Med vožnjo so bolj izpostavljene udarcem ob kolena in se lahko nehote aktivirajo (Holm, 2012).

Zavorna ročica je nameščena pod sedežem ali na držalu. Obrnjena naj bo tako, da jo kar najenostavneje dosežemo z dominantno roko, a jo lahko še vedno (če se utrudimo) primemo tudi z drugo roko (Holm, 2012).

PLAŠČ



Slika 41: Plašč Duro WildLife z zelo dobrim oprijemom in vodljivostjo, primeren za vožnjo po brezpotjih (Duro WildLife 3.0, 2013)

Plašč mora vzdržati velike obremenitve, saj nosi težo celega telesa, blaži tresljaje in je neposredno izpostavljen udarcem. Zato poskrbimo, da bo zračnica dobro napolnjena z zrakom. Razpon priporočenega tlaka za pritisk najdemo običajno ob robu plašča, pri monokolesu praviloma uporabljamo zgornjo mejo. Novo zračnico lahko napolnimo še malo bolj, kot je priporočeno. Če pritisk ni zadosten, kolo zanaša na stran, vzpostavljanje ravnotežja je oteženo. Kolo je izpostavljeno poškodbam (Holm, 2012).

Pri vožnji po terenu in premagovanju ovir pa je drugače. Pritisk v zračnici je v tem primeru dobro zmanjšati, saj mehkejšo kolo bolje blaži tresljaje in se učinkoviteje oprime podlage. Tu se uporabljajo posebni plašči z večjo stransko ojačitvijo, ki omogočajo, da se ob nižjem pritisku v zračnici vozimo udobno (Holm, 2012).

Plašč se na določenih mestih zaradi sukanja in obračanja, predvsem na grobi podlagi, hitro obrabi. Vsake toliko ga zato izpraznimo in obrnimo ter namestimo v nov položaj na obroču (Dancey, 1998).

Izbira plaščev je velika – dobimo jih v različnih velikostih, različnih barvah in z različnimi profili. Najpogostejša velikost je 20" × 1,75" (1" = 2,45 cm). Prva številka se nanaša na velikost premera plašča, druga na njegovo širino. Plašče širine 1,75" lahko nadomestimo s plašči širine 1,95", kar je večje od 2" pa zahteva širši okvir (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Plašče svetlih barv (sem sodijo vse gume, ki niso črne: bele, rumene, rdeče, modre) se uporablja za vožnjo v zaprtih prostorih. Ti naj bi za seboj puščali manj sledi, čeprav je to bolj odvisno od same strukture tal kot od same barve. Črni plašči so bolj kakovostni in se na grobem asfaltu kasneje obrabijo. Popolnoma odrgnjen črn plašč bo še vedno imel boljši oprijem s podlago kot nov plašč svetle barve (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Različne profile plaščev se, tako kot v kolesarstvu, uporablja v različnih pogojih. Za mehko, mokro in vlažno podlago je primeren širok in globok profil, gost in plitev profil pa zagotavlja enakomeren in miren tek na trdnem terenu (Holm, 2012).

Za gorsko monokolesarstvo in premagovanje ovir je tako primeren širok plašč z veliko prostornino in grobim profilom, ki dobro blaži udarce ob skokih in ustvarja dobro trenje (Slika 41) (Holm, 2012).

Na monokolo lahko pritrdimo tudi plašče običajnih koles. Za *trial* bo tako ustrezen BMX plašč (premer 19" oz. 20"), za *cross-country* pa bomo uporabili kolesarski plašč za *freeride* ali *downhill*, to je plašč z relativno veliko prostornino (Holm, 2012).

OBROČ



Slika 42: 26" izredno močan obroč z dvojnimi dnom ter ovalnimi vmesnimi luknjami za varčevanje pri teži; narejen za gume z velikim volumnom (KH 26" Freeride, 2013)

Za obroč načeloma velja: dražji so bolj kakovostni. Podobni so obročem na običajnem kolesu, le da se pri enakih zunanjih pogojih uporabljajo močnejši in širši obroči. Aluminijski obroči

so močnejši od jeklenih, saj imajo v sebi prekate – komore, ki naredijo obroč bolj tog (Holm, 2012).

Večina *trial* in gorskih monokoles ima aluminijaste obroče z dvojnimi dnom (Slika 42), široke med 35 in 47 mm, ki zagotavljajo dobro stabilnost. Za cestno vožnjo so primernejši ožji obroči, ki imajo manjši zračni upor in nanje manj vpliva nagib ceste (Holm, 2012).

Velikost kolesa oziroma obroča je izjemno pomembna. Določa namreč uporabnost monokolesa. Več podrobnosti in nasvetov glede izbire primerne velikosti kolesa je napisanega v posebnem poglavju (Holm, 2012).

OBROČNIK (PESTO)



Slika 43: ISIS pesto z večzatičnim sistemom; primeren za vožnjo po terenu, za gorsko monokolesarstvo, premagovanje ovir in *street* (KH Moment ISIS, 2013)

V zadnjih letih je prišlo do velikih izboljšav, saj so bile zaradi velikih sil poškodbe pesta pogoste. Zlomljeno os je težko nadomestiti, popravilo je drago. Na monokolesih nižjega cenovnega razreda se pesto lahko ukrivi ali zlomi že pri slabem doskoku z roba pločnika (Holm, 2012).

Pesto je zgrajen iz telesa pesta, prirobnic, gonilne osi in krogličnih ležajev. Podložke ločujejo ležaje od gonilk in prirobnic (Holm, 2012).

Na moč pesta najbolj vpliva premer gonilne gredi in način, kako so gonilke pritrjene na os. Pri starejših in cenejših monokolesih sta os in gonilka kvadratne oblike (Holm, 2012).

Novejša monokolesa srednjega in višjega cenovnega razreda so opremljena z več zatičnim sistemom (ang. splined). Os oziroma gred pogona ima več vdolbin, ki se natančno prilegajo izboklinam na gonilki. Tako tvorijo zelo trdno stičišče med osjo in gonilko. Obstaja veliko različic osi, od 6 pa tudi do 48 vdolbin oziroma izboklin (Holm, 2012) (Slika 43).

NAPERRE

Običajno imajo monokolesa 36 ali 48 naper. Večje število pomeni večjo trdnost in boljše stabilnost obroča. Za začetnike je primerno monokolo s 36 naperami. Manjša monokolesa, ki niso izpostavljena tolikšnim obremenitvam, imajo navadno manj naper, to je 12, 18, 24 ali 28. Plastičnim naperam in obročem se raje izognimo, saj niso dovolj trdni (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Napere so različnih premerov, na primer 2,0, 2,3 in 2,6 mm. Ni pa vedno najboljše, da izberemo čim debelejšo napere. 20- (19-)colska monokolo z 48 naperami velikega premera je razmeroma togo. Napere se bodo tako lahko hitreje zlomile kot tiste tanjše in bolj upogljive. 2,6-milimetrske ali debelejšo napere se ne prilegajo vsem obročem in pestom (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

PRESTAVE



Slika 44: Prestava Schlumpf/KH je namenjena gorskemu monokolesarjenju. Prestavna gumba in prestave so narejene iz močnega jekla, da zdržijo terensko vožnjo in skoke (SCHLUMPF/KH prestava, 2013)

Prestave za monokolo so razvili v letu 2000. Na voljo sta dve prestavni razmerji in sicer 1:1 in 1:1,1/2. Če pri 24-colskem monokolesu uporabimo prestavo, vožnja postane podobna vožnji 36-colskega kolesa (1–2 km/h manj zaradi izgub v prestavi in kotalnega upora plaščev).

Prestavo menjamo med vožnjo tako, da z notranjo stranjo gležnja ali s peto pritisnemo na enega od gumbov, ki štrli iz vijaka gonilke. S prestavami dosežemo večjo raznolikost v cestni ali terenski vožnji, vendar jih tudi drago plačamo, saj zanje odštujemo prav toliko, kolikor stane celo monokolo. Zato dobro premislamo, ali jih potrebujemo (Holm, 2012).

Prestave nam omogočajo, da z robustnim in počasnim gorskim monokolesom hitro in enostavno pridemo pod vznožje hriba, ne da bi pri tem skoraj »spustili dušo« zaradi divjega in utrudljivega poganjanja pedal po cesti. In tudi za kolesarji ne zaostajamo več (Holm, 2012) (Slika 44).

GONILKE



Slika 45: Edinstveno zasnovane gonilke z dvema luknjama za pedal in nosilcem za disk (KH Dual Spirit, 2013)

Gonilke monokolesa so navadno krajše in v primerjavi z gonilkami običajnega kolesa jih dobimo v različnih dolžinah. Z izbiro velikosti kolesa in dolžino gonilk učinkovito spreminjamo vozne lastnosti monokolesa (Holm, 2012).

Dolžina gonilk mora ustrezati velikosti gume. Vpliva namreč na to, kako se bo monokolo odzvalo na poganjanje. 16–8" kolesa imajo tako navadno 89–102 mm dolge gonilke, 20" 114-milimetrske, 24" in 26" pa 127–150-milimetrske gonilke (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Gorski monokolesarji in monokolesarji, ki tekmujejo v hitrostni vožnji, izbirajo dolžino gonilk glede na telesno višino, glede na namen uporabe in glede na svoje sposobnosti. Z dolgo gonilko med spustom lažje zaviramo, a počasneje poganjamo (Holm, 2012).

Daljša gonilka omogoča večji navor, kar pripomore k boljšemu nadzoru pri skokih in doskokih. Krajša gonilka pa zagotavlja enakomernejše poganjanje in hitrejšo vrtenje. Z njo težje delamo popravke v ravnotežju s pospeševanjem in zaviranjem. Krajše gonilke so bolj dvignjene od tal, možnost stika s podlago je manjša (Holm, 2012).

Izbira optimalne dolžine gonilk je tako kompromis med enakomernim poganjanjem in dobrim nadzorom pri vožnji, kar je odvisno od načina vožnje in podlage (Holm, 2012).

Za večnamensko uporabo monokolesa so si izdelovalci izmislili na gonilki dve luknji za pedala (Slika 45). Ena je bližje vrtišču osi, kar omogoča hitrejšo vrtenje pedal, vendar posledično manjšo moč, in na koncu gonilke, torej na bolj oddaljeni točki vrtišča osi, kar omogoča počasnejše obračanje pedal, vendar večjo moč (Holm, 2012).

Nikar ne zamenjajmo leve in desne gonilke. Desna ima desni (to je normalen navoj), leva pa levi navoj (obraten) (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

PEDALA

Izbira pedal za monokesa je velika, uporabimo lahko tudi pedala običajnih koles. Za začetnike so primerna plastična ali gumijasta pedala. Dobro je, da je plastika obložena z gumo, ki preprečuje zdrse. Otroška pedala imajo manjšo površino, da zaradi majhnega obsega kolesa ne pride do stika s podlago (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Za dvoranske aktivnosti so priporočljiva pedala, ki imajo ob straneh gumo, ki ne pušča sledi, in plastične pine za boljši oprijem. Tam nikar ne uporabljajmo kovinskih pedal, ki poškodujejo tla. Aluminijska in jeklena pedala se uporablja na primer pri *cross-countryju* in gorskem monokolesarstvu. Dobi se tudi zamenljive jeklene pine. Pedala iz magnezija in umetnih mas imajo odličen oprijem; zelo dobrodošla so pri *flatlandu* (Slika 46). Obstajajo tudi pedala iz titana, ki pa so zelo redka (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 46: Lahka pedala, narejena iz magnezija z zamenljivimi jeklenimi pini, so primerna za učenje vožnje (QU-AX Magnezium, 2013)

10 NAVODILA ZA SESTAVO MONOKOLESA

1. Okvir položimo na ležaje, ki so na kolesni osi (pesto). Prepričamo se, da je utor na okvirju obrnjen nazaj ter da je leva gonilka (označena s črko L) na levi strani.
2. Vzamemo dva ležajna pokrovčka in ju z dvema vijakoma na vsaki strani pritrdimo na konce okvirja. Ne zategnimo ju premočno, le toliko, da se ležaja še vedno prosto vrtita. Prepričamo se, da sta oba vijaka enako zategnjena.
3. Levi pedal (označen s črko L) pritrdimo na levo gonilko. Privijemo ga v obratni smeri urinega kazalca. Desni pedal (označen s črko R) pa pritrdimo v smeri urinega kazalca na desno gonilko (označena s črko R). Navoje pedal je priporočeno prej namazati z mastjo za kolesa, saj jih je tako kasneje lažje sneti (ob menjavi pedal ali razstavljanju monokolesa za lažji prevoz).
4. Objemko sedežne opore nastavimo na steblo okvirja, kjer je utor. Utor na objemki mora biti obrnjen nazaj, enako kot utor na steblo okvirja.
5. Nato vstavimo sedežno oporo s pritrjenim sedežem za najmanj 5 cm v steblo okvirja.
6. Če je sedežna opora predolga, jo odrežimo z žago za rezanje kovine ali s kotno brusilko (oz. »fleksarco«).
7. Pred vsako vožnjo preverimo vse vijake in premične dele (Izbira monokolesa, 2012).

11 PROIZVAJALCI MONOKOLES

Kris Holm je legendarna znamka, kjer izdelujejo monokolesa pod okriljem najbolj znanega in izkušenega *trial* in *muni* monokolesarja Krisa Holma. Proizvajajo več tipov *trial*, *muni*, *cross* in maraton monokoles, ki so v monokolesarskem svetu zelo cenjena.

QU-AX je največje podjetje in proizvodnja monokoles na svetu in eno redkih podjetij, ki ima svojo proizvodnjo pest, med drugim poleg navadnih tudi standard ISIS, kot jih uporabljajo KH, ONZA, KOXX in IMPACT. To je podjetje z eno največjih distribucij in ponudbo monokoles od 12" do 36" od popolnega začetnika do profesionalnega voznika.

Nimbus proizvaja zelo kakovostna monokolesa za vse stile vožnje – od *freestyle*, cestnega monokolesarstva do monokoles za premagovanje ovir in gorsko monokolesarstvo. Izdelujejo tudi brezsedelna monokolesa (*ultimate wheels*), ravnotežna monokolesa (*impossible wheels*) in žirafe. Nedavno so za svoja *trial*, *street* in *freestyle* monokolesa razvili poseben ISIS pesto.

Miyata, japonski proizvajalec z dolgoletno tradicijo izdeluje več različnih 20-colskih *freestyle* monokoles, pa tudi 24-colski model. Monokolesa Miyata so veliko dražja od monokoles drugih proizvajalcev, so pa zelo kakovostna.

Impact podjetje je ustanovil Yoggi, eden najboljših in najbolj ekstremnih francoskih monokolesarjev. Podjetje je v razvoju in preboju v svet monokolesarstva.

Schlumpf je podjetje, znano po tem, da je v tesnem sodelovanju s Kris Holmom prvo začelo izdelovati monokolesa z vgrajenimi prestavami.

Koxx proizvajalec je znan po kakovostnih kolesih, še posebej monokolesih za *trial*.

The Coker Tire Company je dolgo let edina proizvajala velika 36-colska monokolesa. Zdaj v Evropi postajajo vse bolj popularna 36-colska monokolesa proizvajalcev UDC, Nimbus in Qu-ax, najverjetneje zato, ker so Cookerjeva monokolesa izven ZDA težje dostopna.

Onza je proizvajalec *trial* koles, ki izdeluje tudi izjemno močna *trial* in *muni* monokolesa.

Pichlerrad proizvaja zelo kakovostna monokolesa, brezsedelna monokolesa in žirafe. Njihov posebno znan model je 1,83-metrski (ang. *6 foot*) žirafa.

Schwinn si prizadeva, da bi bila njihova monokolesa močnejša od drugih znamk, so pa žal tudi težja. Proizvajajo 20- in 24-colska monokolesa in žirafe.

Semcycle monokolesa je zasnoval znani monokolesar Sem Abrahams. Proizvajajo raznolika monokolesa (žirafe, monokolesa z več kolesi, *off-road*), najbolj popularna pa so njihova *freestyle* monokolesa.

Siegmono Cycle, nemški proizvajalec, ki poleg standardnih velikosti izdeluje tudi 12-, 18-, 22- in 30-colska monokolesa, pa tudi žirafe, monokolesa z več kolesi, ekscentrična monokolesa in monokolesa s krmilom.

Torker je ameriški proizvajalec, ki izdeluje pet različnih tipov monokoles:

CX (»*classic*«, standardna monokolesa s premerom koles 16, 20, 24 in 30 colov. Obroč je primeren za osnovno vožnjo in nezahteven *freestyle*).

LX (»*luxury*« monokolesa z udobnim sedežem, močnejšim obročem z 48 naperami in širšim okvirjem. Najpogosteje se uporabljajo za *freestyle*, pa tudi za nezahteven *trial* in *muni*).

DX (»*deluxe*« je Torkerjevo najmočnejše monokolo, primerno za ekstremni *trial*, *muni* in *street*).

TX (»*tall*«, cenovno najbolj ugodna 1,53-metrška (ang. 5 foot) žirafa).

AX (»*aluminium*« monokolesa, ki se jih dobi s premeri koles 20, 24 in 29 colov. Okvir je izdelan iz lahke aluminijeve zlitine).

Drugi proizvajalci: Axis, Bedford, DM, GB4, Hunter, LiveWire, Pashley, Profile, Raleigh, Summit, Sun, Triton, United, Wilder, Wyganowski, Yuni (The Unicyclopedia/Manufacturers, 2011).

12 MEDNARODNA MONOKOLESARSKA ZVEZA

Mednarodna monokolesarska zveza (*International Unicycling Federation*, IUF) je bila ustanovljena leta 1982. Dve leti prej je Jack Halpern obiskal tiste države, v katerih je bilo monokolesarstvo že razvito, ter predlagal ustanovitev zveze. Zbral in zapisal je osnutke nekaterih pravil. Nato se je pojavilo vprašanje, katera država si bo drznila organizirati prvo svetovno prvenstvo. Leta 1983 je *Unicycling Society of America* priredila Nacionalno monokolesarsko srečanje (*National Unicycle Meet*, NUM), ki so se ga udeležili monokolesarji devetih držav (International Unicycling Federation, 2012). Jean Paul Jenack, sin ustanovitelja ameriške zveze Billa Jenacka, je širil idejo med ljudmi, za katere je vedel, da bodo za stvar. Glavni organizatorji so tako bili Jean Paul Jenack, Meryl Schaffer, Al Hemminger in gostitelj Ken Fuchs. Sprejeli in poenotili so pravila, ki od takrat naprej veljajo na svetovnih prvenstvih (History of the IUF, 2012).

Namen mednarodne monokolesarske zveze je, da pospešuje zavedanje o obstoju in delovanju monokolesarstva kot športa in sredstva za rekreacijo med ljudmi celega sveta. Zveza to počne skozi organizacijo mednarodnih shodov in razvojem državnih monokolesarskih organizacij, ter si z mednarodnimi tekmovalnimi standardi prizadeva doseči olimpijski status tega športa (By-Laws of the International Unicycling Federation, 2012).

13 SVETOVNO PRVENSTVO – UNICON

Na vsaki dve leti Mednarodna monokolesarska zveza (*International Unicycling Federation*) prireja svetovno prvenstvo v monokolesarstvu, imenovano *UNICON (UNICycling CONvention)*. Na prvenstvu (Slika 47) se srečajo najboljši monokolesarji sveta, organizirane so tudi razne delavnice in družabni dogodki. Prvo prvenstvo je bilo v New Yorku leta 1984. Julija 2014 bo v Montrealu v Kanadi potekalo sedemnajsto svetovno prvenstvo (Unicon, 2012).

Na prvenstvu so tekmovalci gostje, njihova udeležba je privilegij, ne pravica. Pravila *Unicon*a naj bi posodobili po vsakem svetovnem prvenstvu. Vsak lahko kadarkoli predloži možne spremembe IUF pravilnika.



Slika 47: Discipline *Unicon*a (Discipline na Uniconu, 2013)

HITROSTNA TEKMOVANJA (ang. *racing*)

Na svetovnem prvenstvu mora prireditelj organizirati sledeča tradicionalna tekmovanja: šprint na 100 m, 400 m, 800 m (Slika 48), poganjanje z eno nogo (ang. *one foot*), hoja po gumi (ang. *wheel walk*) in slalom.



Slika 48: Seisuke Kobayashi na finalu 800 m (Triple gold on track for Japanese Unicyclist at World Championships, 2013)

Dirke na 100, 400 in 800 metrov

Hitrostna tekmovanja potekajo v različnih starostnih kategorijah (minimalno število skupin: 0–10 let (20"), 0–13 let, 14–18 let, 19–29 let, 30 in več let) in ločeno po spolu. Glede na posamezno disciplino so vnaprej predpisani premeri kolesa (29", 24", 20", 16"), zunanji premeri gume (npr. pri 20" kolesu zunanji premer gume ne sme biti večji od 518 mm), dolžina gonilk (pri 20" kolesu dolžina gonilke ne sme biti krajša od 100 mm), oblačila in zaščitna oprema (ščitniki za kolena, rokavice, čevlji in čelada).

Dirke potekajo večinoma po progah (razen tekme na 800 m, *MUniji*, dolge cestne dirke), fizični kontakt med tekmovalci ni dovoljen. Razen pri tekmi na 800 m, štafetah, *MUniju* in nekaterih drugih netradicionalnih tekmovanjih je monokolesar zaradi sestopa z monokolesa diskvalificiran (sestop pomeni, da se monokolesar dotakne tal bodisi z nogo ali s katerimkoli drugim delom telesa). Kjer je sestop dovoljen, pa mora tekmovalec nadaljevati z vožnjo z mesta, kjer je sestopil.

TRADICIONALNE TEKME V POSEBNIH VEŠČINAH (ang. *traditional specialty races*)

Poganjanje z eno nogo 50 m (ang. *one foot*)

Prvih pet metrov lahko monokolesar poganja kolo z obema nogama. Ostali del proge poganja z eno nogo, druga pa je pri tem iztegnjena ali pa sloni na okvirju.

Hoja po gumi 30 m (ang. *wheel walk*)

Tekmovalci začnejo dirko sede na kolesu, gumo vrtijo s stopali. Stik s pedali ali gonilkami je prepovedan.

Slalom

Monokolesar poskuša čim hitreje prevoziti progo, na kateri je v predpisanem zaporedju postavljenih deset stožcev. Stožcev se sme dotakniti, ne sme pa jih prevrniti. Ima dva poskusa. Po štartnem znaku ima na voljo tri sekunde, da s prednjim delom gume prečka štartno črto, kjer časomerilec sproži uro. Smeri so na tleh označene s puščicami, če zameša vrstni red ali smer med obratom, lahko napako popravi (ura medtem teče).

SKOKI (ang. *jumping events*)

Skok v višino

Monokolesar s kolesom zapelje prek štartne črte (okrog stojala je zarisan krog s polmerom 3 m, ki služi kot štartna in ciljna črta, in jo monokolesar lahko preči kjerkoli želi), se odrine ter skoči prek letvice (Slika 49). Če pred odzivom prekine akcijo, lahko začne znova izza štartne črte, ne da bi poskus štel kot veljaven. Med letom ne sme zbiti letve s stojala, lahko pa se jo dotakne. Po doskoku ne sme sestopiti s kolesa, ampak mora prevoziti še ciljno črto. Na vsaki višini ima tekmovalec dva poskusa.



Slika 49: Preskok letve pri skoku v višino (Unicon 16, 2013)

Skok v daljino

Tekmovalec se odrine pred odzivno črto in skoči prek črte za doskok. Po doskoku ne sme takoj sestopiti, ampak mora prevoziti še ciljno črto, ki se nahaja 5 metrov za črto doskoka. Dokler se nahaja med štartno in odzivno črto (razmik med njima je 15 m, monokolesar lahko izkoristi celo dolžino ali le del razdalje), lahko zalet prekine in začne znova, ne da bi se prvi poskus štel kot veljaven. Na vsaki razdalji ima tekmovalec dva poskusa. V vsakem krogu podaljšajo dolžino skoka za 5 cm. Obstajata dve osnovni tehniki skoka: skok v stran (ang. *side-hop*) in skok naprej (ang. *rolling hop*) (Slika 50). Skok v stran se izvaja brez zaleta.



Slika 50: Skok v daljino (Unicon Brixen, 30. July; Monday, 2013)

DRUGI DOGODKI (ang. *alternate, optional or fun events*)

Sem sodijo tekme, ki jih organizator po želji in zmožnostih lahko vključi v program prvenstva. To so štafete (ang. *4 × 100 m relay*), spust brez pedal (ang. *coasting*; po cesti, po progi, v zaprtem prostoru in spust po hribu), drsenje (ang. *gliding*; po položnem pobočju, po progi, spust po hribu), počasna vožnja naprej (ang. *slow forward*; dolžina proge 10 m, širina 15 ali 30 cm), počasna vožnja nazaj (ang. *slow backward*; dolžina 10 m, širina 30 ali 60 cm), tekma brez omejitev (ang. *unlimited track racing*; poljubna velikost kolesa, dolžina gonilk, vrsta monokolesa), tekma 28" (ang. *700c racing*), žongliranje na monokolesu (ang. *juggling unicycle race*; 50 m), tekma na osnovnem monokolesu (ang. *ultimate wheel race*; 10 ali 30 m), hitra vožnja nazaj (ang. *50 m fast backward*), mnogoboj (ang. *medley*; vožnja naprej 25 m, sedež pred telesom 25 m, poganjanje z eno nogo 25 m, poskoki 10 m), počasna vožnja na žirafah (ang. *slow giraffe race*; 10 m), cestne dirke (ang. *road races*; kakršnakoli dolžina proge – običajno večje razdalje, npr. tradicionalni razdalji 10 km in maraton 42,195 km).

GORSKO MONOKOLESARSTVO

Tekme v gorskem monokolesarstvu potekajo po kakršnemkoli terenu, pa naj bo to po blatu, pesku, kamenju, travi in drugem. Štart je lahko skupinski ali pa poteka po intervalih. Če ni posebej zapisano, potem glede velikosti kolesa, dolžine gonilk, zavor ali prestav ni omejitev. Obvezna oprema so čevlji, ščitniki za kolena, čelada, rokavice ali ščitniki za zapestja. Če ni določeno drugače, je sestop s kolesa dovoljen.

Vzpon (ang. *uphill race*)

Proga je lahko kratka in strma ali dolga. Tekmovalec ima na voljo enega ali več poskusov. Navadno se tekmuje v hitrosti, na ekstremno zahtevnih progah pa se meri le razdalja, ki jo monokolesar uspe premagati brez sestopa. Na tekmah, kjer je sestop dovoljen, se mora monokolesar vzpeti na monokolo na mestu sestopa ali za njim (kjer je lažji teren). Ne sme napredovati v hoji ali teku.

Spust (ang. *downhill race*)

Tu se monokolesarji pomerijo v hitrosti in sposobnosti premagovanja zahtevnega terena. Proga mora biti v osnovi spust, ki pa lahko vključuje tudi ravninske dele ali vzpone. Priporočena dolžina proge je 2,5 km oziroma najmanj 1 km (odvisno od zahtevnosti terena). Štart poteka v primerno dolgih intervalih (glede na zahtevne prehode). Monokolesarji, ki sestopijo, ne smejo ovirati ali prehitevati drugih tekmovalcev. Tek ni dovoljen (z izjemo teka, s katerim se ulovimo, ko pademo z monokolesa).

Terenska vožnja (ang. *cross country*)

Proga je dolga najmanj 5 kilometrov. V osnovi je to vsaka gorsko-monokolesarska tekma, ki ni posebej osredotočena na vzpon ali spust in v kateri se tekmovalci preizkušajo v sposobnosti vožnje po grobi podlagi. Po sestopu (glede na dolžino in zahtevnost proge) lahko monokolesarji tudi hodijo, hodijo le omejeno razdaljo ali pa omejitev ni.

FREESTYLE

Freestyle je umetnost povezovanja in preoblikovanja že znanih trikov v želji ustvariti nove atraktivne spretnosti. Ustvarjalnost se pri tem kaže v iskanju novih prehodov med posameznimi elementi. Boljši je monokolesar, spektakularnejše in težje prehode uporablja. Tekmovalci nastopajo ob glasbeni spremljavi, s kostumi in drugimi pripomočki na poljubni vrsti monokolesa. Ne ocenjuje se samo spretnost in izvedba trikov, poudarek je tu predvsem na ustvarjalnosti in umetniškem vtisu, ki ga skuša monokolesar prikazati s povezovanjem

trikov v daljšo sestavo. Tekmujejo posamezniki, pari in skupine (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Nastop posameznikov: monokolesar ima na razpolago površino velikosti 11×14 metrov. Tekmovalcu se lahko izven označenega prostora točke odbijejo. Dolžina sestave je odvisna od starostne kategorije. V starostni kategoriji do 14 let predstavitev ne sme biti daljša od dveh minut. V višjih starostnih kategorijah nastop traja največ 3 minute. V posebni kategoriji, kjer nastopajo tisti najbolj izkušeni monokolesarji, pa lahko predstavitev traja 4 minute. Vsaka država ima lahko v vsakem starostnem razredu največ tri predstavnike.

Nastop parov: vsak tekmovalec lahko nastopa samo enkrat. Sodniki so pri sojenju osredotočeni na timsko delo, na veččine, ki jih monokolesarja izvajata skupaj. Časovne omejitve in površina so enake kot pri nastopu posameznikov. Za vsako državo lahko v vsaki kategoriji nastopajo največ trije pari.

Nastop skupin: časovna omejitev skupinske sestave, kjer nastopajo trije ali več monokolesarjev, je šest minut. Tudi tu lahko vsak tekmovalec nastopa le enkrat. Pri sojenju je pomembno timsko delo več monokolesarjev, kot je na primer vožnja v formacijah. Posebne pozornosti so deležne starostno in spretnostno najbolj raznolike ekipe. Vsaka država lahko prijavi največ dve skupini. Monokolesarji imajo na razpolago površino velikosti 14×26 metrov. Izven označenega prostora se točke lahko odbijejo.

Posameznik, par ali skupina lahko nastop z vidnim znakom zaključi pred iztekom uradnega časa. Ocenjevanje posameznikov, parov in skupin je ločeno na dva dela. Ocenjuje se tehnična zahtevnost (število trikov in prehodov med njimi: 0–10 točk, obvladovanje in kakovost izvedbe: 0–15 točk, težavnost in trajanje: 0–15 točk ter interpretacija: 0–10 točk) in izvedba nastopa (napake – sestopi in meje: 0–10 točk, koreografija in stil: 0–15 točk, izvirnost in zabavnost: 0–15 točk, interpretacija: 0–10 točk).

STANDARD SKILL

Pri tekmovanju v standardnih veččinah monokolesar prikaže največ 18 trikov, navedenih na listi Mednarodne monokolesarske zveze (IUF lista), ki jih izbere sam. Nastopa na standardnem monokolesu, to je kolesu brez zavor ali ročajev, glede velikosti kolesa in dolžine gonilk ni omejitev. Sodniki ocenjujejo samo kakovost izvedbe trikov glede na njihovo težavnost. Šova se v nasprotju s *freestylom* ne ocenjuje. Glasbena spremljava je poljubna: običajno se predvaja, na prošnjo tekmovalcev pa jo izklopijo. Časovna omejitev je za vse starostne razrede tri minute. Pri nastopu skupin ekipo sestavljajo štirje monokolesarji (lahko mešano po spolu).

Monokolesar ima na razpolago površino velikosti 11×14 metrov. Znotraj tega prostora je sredinski krog (premer 50 cm), notranji krog (premer 4 m) za krožne figure ter zunanji krog (premer 8 m) za linijske figure in osmice.

FLATLAND

Flatland monokolesarji prikazujejo trike na ravni zunanji ali notranji površini (11 × 14 m) brez ovir in brez uporabe pripomočkov. Izvajajo se raznoliki in tehnično zahtevni triki, prehodi med njimi in njihove kombinacije. Sodniki ne ocenjujejo glasbe in kostumov, poudarek je na originalnosti in ustvarjalnosti. Tekmovalci so ločeni po spolu in razdeljeni v dve starostni kategoriji (do 14 let in nad 15 let). Po prvem nastopu (dve minuti ali manj) se tekmovalci pomerijo v finalnih dvobojih (dve minuti), kjer vsak poraženi tekmovalec izpade. Štiri ali osem najboljših se na koncu pomeri z zadnjim trikom, pri katerem ima vsak na voljo tri poskuse.

STREET

Disciplina *street* uporablja za izvajanje trikov predmete iz okolja, kot so stopnice, ograje, ploščadi in podobno. Ocenjuje se spretnost, ustvarjalnost v izbranem gibanju ter kombinacije trikov. Tekmovalni prostor je razdeljen na tri cone – v vsaki coni je postavljenih več ovir, ki spodbujajo izvajanje določene vrste trikov. Monokolesarje razdelijo v skupine po tri ali štiri. V vsaki coni imajo na voljo pet minut, da prikažejo kar največ trikov (vrstni red je določen). Najboljših 5 ali 6 finalistov nastopa nekaj ur kasneje ali naslednji dan. Glede izbire monokolesa ni omejitev, obvezna pa je uporaba ščitnikov za golene in kolena, čelade, čevljev in rokavic. Ocenjuje se višina ali razdalja, tehnična zahtevnost, originalnost in raznolikost ter tekoča izvedba.

PREMAGOVANJE OVIR

Trial monokolesarji skušajo uspešno premagati kar največje število zaporedno postavljenih ovir. Proga je razdeljena na 15 do 40 ali več delov, dolgih od 3 do 20 metrov. Za vsak uspešno premagan del dobi monokolesar po eno točko. Tekmovalci imajo običajno na razpolago dve uri, odvisno od števila ovir (povprečno 2 do 3 minute na oviro). Po izteku uradnega časa je zmagovalec tisti, ki zbere največ točk. Finalisti se nato po najmanj eni uri ali naslednji dan pomerijo med seboj v 20- ali 30-minutnem tekmovanju na novih progah.

Monokolesarji so razdeljeni v najmanj tri starostne kategorije in sicer od 0 do 14 let, od 15 do 29 let in od 30 let naprej. Tekmovalci vseh kategorij lahko izbirajo, na kateri progi se želijo preizkusiti. Število poskusov je neomejeno. Če je raven sposobnost tekmovalcev zelo raznolika, se proge lahko razdeli na modre proge (za začetnike, 25 % celotne proge), rdeče proge (povprečno znanje, 50 % celotne proge) in črne proge (za najboljše tekmovalce, 25 % celotne proge), ki se razlikujejo v težavnosti. Tekmovalec, ki uspešno premaga vse rdeče proge, dobi avtomatično tudi vse točke modrih prog.

Proga je uspešno premagana, če se pri tem monokolesar ni z nobenim delom telesa dotaknil tal ali ovir in če se ni noben del monokolesa (razen gume, obroča, naper, gonilk, pedal, ležišč

ležajev) dotaknil tal. Dovoljeno je, da se ob doskoku na oviro monokolesar hkrati s pedalom dotakne ovire tudi s prsti ali peto.

Obvezna zaščitna oprema je čelada, ščitniki za kolena in goleni, rokavice ali ščitniki za zapestja. Na tistih ovirah, kjer bi bil padec posebej nevaren, lahko organizator dogodka odobri poskus tekmovalcu, če oceni, da je tekmovalec dovolj izkušen, da se bo uvrstil v finale.

HOKEJ

- Igrišče meri v dolžino od 35 do 45 metrov, v širino pa 20 do 25 metrov. Igrišče je ograjeno, njegova oglišča morajo biti zaobljena v loku. Črta vrat je za 2,5 m odmaknjena od konca igrišča. Gol je visok 1,2 m in širok 1,8 m.
- Ekipo sestavlja pet igralcev in menjave. Igralci se lahko menjajo kadarkoli, menjav sodniku ni potrebno najaviti. Vratar je lahko katerikoli igralec, med igro se sme kadarkoli menjati z drugim igralcem. Vratar nima posebnih pravic.
- Obvezna oprema so čevlji in majice, ki se po barvi razlikujejo od majic nasprotne ekipe. Največji dovoljen premer kolesa je 24 col, monokolo mora imeti plastična pedala ali pedala iz gume. Uporablja se navadna palica za hokej na ledu (igralec na kolesu je namreč približno enako visok kot igralec, ki stoji) in »mrtva« žogica za tenis (pri odboju od tal doseže od 30 do 50 % prvotne višine) ali žogica za *inline* hokej.
- Pri nešportnem obnašanju ali pri namernem (nevarnem) neupoštevanju pravil lahko sodnik pošlje igralca iz igre za dve minuti, pet minut ali do konca igre.
- Igralni čas je prepuščen organizatorju prireditve, med odmorom ekipi menjata strani. Podaljški trajajo 2 × 5 minut z menjavo strani, če je rezultat še vedno izenačen, se izvajajo prosti strelji. Pri začetnem metu ter po vsakem голу se igralci vrnejo na svojo polovico igralnega polja, dokler žoga ali igralec ne prečka srednje črte.
- Igralec sme igrati le, dokler je na monokolesu. V primeru padca se na istem mestu ponovno vzpne na kolo in nadaljuje z igro šele, ko sedi na sedežu in ima obe nogi na pedalih. Medtem ne sme ovirati drugih igralcev. Palico sme uporabljati kot oporo, ne sme pa počivati naslonjen na gol ali zid.
- Žogo lahko vodi s palico, monokolesom in telesom. S telesom je dotik žoge lahko trenuten, namerno lovljenje ali držanje žoge z roko ni dovoljeno. S palico se lahko žoge dotakne dvakrat zapovrstjo, če je bil prvi dotik pasiven (npr. igralca žoga zadene).
- Igra ni kontaktna, dotik nasprotnika ali njegovega kolesa ni dovoljen. Monokolesar pazi, da s palico ne zadene nasprotnika, še posebej po strelu (Slika 51). V bližini žoge

je dotik nasprotnikove palice, na primer med blokom, dovoljen (če ni močan). Tudi dvig nasprotnikove palice je dovoljen, vendar le do višine bokov. Med igro mora monokolesar zaradi varnosti z dlanjo ves čas prekrivati zgornji del palice, spodnji del palice pa drži pod višino bokov. Če drži igralec svojo palico namerno ali nenamerno tako, da jo drug igralec povozi ali se mu zaplete med vilice, je to prekršek. Prekršek je tudi namerno metanje palice.

- Gol ni veljaven, če je bil strel izveden z roko ali če je bil zadnji dotik žoge izveden na polovici igralnega polja moštva v napadu (pravilo velja le za nasprotnikov gol).
- Potek igre spremljata izza stranske črte dva sodnika, ki nista na monokolesih, ter zapisnikar in časomerilec.



Slika 51: Igra hokeja na monokolesih (Unicon Brixen, 30. July; Monday, 2013)

KOŠARKA

- Premer kolesa ne sme biti večji od 640 mm (25,2 col). Uporablja se pedala iz plastike ali gume.
- Pri prekrških (koraki, dvojno vodenje, nošena žoga, žoga vrnjena v zadnje polje, žoga zunaj igrišča in drugo) se žoga dosodi nasprotni ekipi. Pri napakah (porivanje, blokiranje, držanje, prebijanje in drugo) se žogo dosodi nasprotni ekipi ali pa se izvaja prosti met.
- Pravila dopuščajo dva polna obrata kolesa brez vodenja žoge (Slika 52). Če se igralec, ki ima žogo v posesti, z nogo dotakne tal, je žoga dosojena nasprotni ekipi (Wiley, 2011).

- Korak pomeni polovica obrata kolesa. Vsak poln obrat kolesa je torej primerljiv z dvema korakoma. Ko monokolesar določi pivot nogo (to je spodnja noga pri zibih), je ne sme menjati, razen če začne z vodenjem. Ko igralec podaja žogo ali jo meče na koš, je dovoljeno, da naredi en korak brez vodenja žoge.
- Zibanje in obračanje na mestu je dovoljeno znotraj polmera enega metra. Medtem ko igralec drži žogo, ne sme poskakovati. Poskakovanje med vodenjem pa je dovoljeno.
- Igralec lahko igra le tedaj, ko sedi na monokolesu, ima obe stopali na pedalih in se ničesar ne dotika. Igralec, ki podaja žogo izza mejne črte, mora prav tako že sedeti na monokolesu.
- Če pride do kontakta žoge z igralcem, ki ni na monokolesu, ali z njegovim monokolesom, se žoga dosodi nasprotni ekipi (razen če dotik ni nameren in ne ovira igre).
- Igralec, ki pade s kolesa, mora monokolo čim prej odmakniti. Če tega ne more storiti, ne da bi pri tem oviral igro, lahko pusti monokolo za kratek čas tam, kjer je padlo na tla.
- Monokolo se šteje kot del telesa igralca. Če po padcu nenadzorovano zleti v nasprotnega igralca, se lastniku kolesa dosodi napaka. Če igralec, ki ni na monokolesu, poskuša igrati ali ovira nasprotnega igralca, se mu dosodi tehnična napaka.
- Polje omejitve treh sekund pri košarki na monokolesih postane polje omejitve štirih sekund.
- Ni dovoljeno, da se igralec namerno dotakne žoge s katerikoli delom monokolesa ali z nogo.
- Igralec sme z roko pobrati kotalečo se žogo, jo ustaviti ali jo potisniti proti soigralcu. Pri tem mora biti izjemno previden, saj je pobiranje žoge lahko nevarno.



Slika 52: Košarka na monokolesih (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 1), 2013)

14 REKORDI

Tabela 2: Rekordni disciplin Mednarodne monokolesarske zveze.

Disciplina	Spol	Rekord	Nosilec naslova	Država	Dogodek
100 m	moški	0:12.54	Seisuke Kobayashi	Japonska	Unicon 13
	ženske	0:13.64	Saori Yazawa	Japonska	Unicon 14
400 m	moški	0:54.539	Seisuke Kobayashi	Japonska	Unicon 16
	ženske	0:57.625	Asahi Takada	Japonska	Unicon 16
800 m	moški	1:58.757	Seisuke Kobayashi	Japonska	Unicon 16
	ženske	2:04.408	Asahi Takada	Japonska	Unicon 16
Poganjanje z eno nogo 50 m	moški	0:07.77	Seisuke Kobayashi	Japonska	Unicon 12
	ženske	0:08.00	Alina Czimek	Nemčija	BM Illertissen 2011
Hoja po gumi 30 m	moški	0:07.08	Kaito Shoji	Japonska	Unicon 16
	ženske				
Počasna vožnja naprej 10 m	moški	1:11.65	Baptiste Albert	Francija	Unicon 16
	ženske	1:24.06	Sonja Theiß	Nemčija	Eurocycle 2003
Počasna vožnja nazaj 10 m	moški	1:12.75	Sebastian Niedner	Nemčija	ODM 09 Radebeul
	ženske	1:05.79	Anna Walser	Nemčija	Oberbayrische Meisterschaft Lenting 09
Ovire (ang. <i>obstacle</i>)	moški	0:18.53	Simon Rodler	Nemčija	Oberbayrische Meisterschaft 2011
	ženske	0:19.29	Mirjam Lips	Švica	Unicon 15
Štafeta 4x100 m		0:52.55	Seto, Suzuki, Kobayashi, Okayama	Japonska	Unicon 14
Standardskill 98	moški	2.897.450	Ryan Woessner	ZDA	Unicon 13
	ženske	2.852.000	Amy Shields	ZDA	Unicon 13
Standardskill 08	moški	90.600	Mathew Sindelar	ZDA	NAUCC 09
	ženske	73.500	Satoko Matsunaga	Japonska	Unicon 14
Drsenje (ang. <i>track gliding</i>)	moški	119.65 m	Daiki Izumeda	Japonska	Unicon 12
	ženske	111.35 m	Alina Czimek	Nemčija	DM 2011
Spust brez pedal (ang. <i>track coasting</i>)	moški	165.81 m	Knut Steffens	Nemčija	Unicon 14
	ženske	150 m	Leonie Czimek	Nemčija	DM 2011

Disciplina	Spol	Rekord	Nosilec naslova	Država	Dogodek
10 km	moški	28:22.52	Hiroki Shigeno	Japonska	Unicon 12
	ženske	29:22.00	Natsume Yamamoto	Japonska	Unicon 15
10 km brez omejitev	moški	20:01.40	Chuck Edwall	ZDA	Unicon 14
	ženske	22:28.00	Signe Jensen	Danska	Danish Championship
Skok v višino	moški	131 cm	Martin Sjønnby	Švedska	Danish Championship 2012
	ženske	90 cm	Maria Wegscheider	Avstrija	Unicon 16
Skok v daljino	moški	404 cm	Jonas Jørgensen	Danska	Danish Championship 2012
	ženske	280 cm	Lisa-Maria Hanny	Nemčija	DM 2011
42.195 km brez omejitev	moški	1:22.55	Christoph Hartmann	Nemčija	Marathon DDorf 2012
	ženske	1:46.34	Signe Jensen	Danska	Unicon 14
Najdaljša razdalja v 24-ih urah (ang. <i>longest distance in 24 hours</i>)	moški	453.800 km	Sam Wakeling	Velika Britanija	Aberystwyth 2007
	ženske	247,248 km	Ana Schrödinger	Nemčija	24h Einrad Pocking
Rekord v eni uri (ang. <i>1 hour record</i>)	moški	29,993 km	Ken Loi	Nova Zelandija	
	ženske	23,659 km	Nadine Wegner	Nemčija	ODM 2008

V Tabeli 2 so prikazani najnovejši rekordi moških in žensk z različnih tekmovanj po svetu. Navedene so discipline, ime tekmovanja, dosežen rekord po času ali razdalji glede na spol, ime nosilca naslova in država, iz katere le-ta prihaja (Rekorde, 2012).

15 MONOKOLESARSTVO V SLOVENIJI

Eden od začetnikov širjenja monokolesarstva v Sloveniji je Jure Krempl, ki se je z navadnim kolesom vozil po zadnji gumi in razmišljal, da pravzaprav ne potrebuje dveh koles, če ima lahko le enega. Ker pri nas monokolesa še ni bilo mogoče kupiti, si je dva, 20- in 26-colskega, izdelal sam. Po dveh urah »skakanja na monokolo« mu je prvič uspelo prevoziti razdaljo 100 metrov. Zamislil si je, da bi se z monokolesom vzel na Roglo. Svojo idejo je kmalu uresničil. Na potovanju po Švedskem je nato našel proizvajalca monokoles, si kupil 24-colsko kolo in se začel zelo uspešno udeleževati različnih tekmovanj. Njegovo prvo svetovno prvenstvo je bilo leta 2006 v Švici. Opravil je tudi vzpon na Vršič in Grossglockner ter se udeležil dela poti Mediteranske ture po Sloveniji. Leta 2007 je organiziral monokolesarsko šolo v Ljubljani, priredil srečanje monokolesarjev v Dolu pri Ljubljani in tekmovanje z druženjem v Poljčanah. Monokolesa je začel prodajati najprej prek spleta, kasneje je odprl tudi uradno spletno trgovino unicycle.si, ki pa zdaj ne deluje več.

Ideja o prodaji monokoles se je leta 2004 porodila tudi monokolesarju Damjanu Utrankerju. Po dveh letih iskanja pravega proizvajalca (QU-AX in Kris Holm) je februarja 2006 ustanovil podjetje 2Simpl z namenom, da razširi področje kolesarstva in ljudem pričara še drugačne, posebne športne občutke. Tako je nastala prva uradna internetna trgovina v Sloveniji, ki se ukvarja izključno s prodajo monokoles. Poleg spletne trgovine monokolesa prodajajo tudi v kolesarski trgovini Velo v Celju.

Leta 2006, 2007 in 2008 so Enokolo Team (2Simpl) organizirali prvo monošolo na Petričku pri Celju, kjer so imeli do 30 učencev. Na obisk so povabili svetovno znanega monokolesarja Krisa Holma. Odprli so monokolesarski forum 2simpl in poizkusili tudi s prodajo monokoles v trgovinah – vsak vikend so imeli po različnih krajih predstavitev monokolesarstva (Ptuj, Ljubljana, Ravne na Koroškem, Šempeter, Koper, Celje, Portorož ...). Izkazalo se je, da je monokolo težko prodajati, če ga ne znaš voziti. Zato sedaj prodaja v trgovinah poteka samo po naročilu trgovin.

Sodelujejo na različnih dogodkih, kot na primer: popestritev raznih športnih prireditev, pri otvoritvah šol in podobnem (Zdrava zabava). Z monokolesi se udeležujejo Tuševga vzpona na Celjsko kočo. Tam so priredili tudi prvi *dual slalom* za monokolesarje – slalom med zastavicami po dveh ločenih progah. Leta 2007 so organizirali zimski spust z Zvoha (Krvavec). Damjan Utranker in Primož Jurak sta 30. 9. 2006 na monokolesih opravila spust s Kredarice. Spremljevalna ekipa je dvanajsturni spust tudi dokumentirala s filmom (To se pa tu ne dela) in fotografijami.

Monokolesar Urh Pantner je imel svoje ambicije in v želji po ustanovitvi monokolesarske zveze ustanovil še tretji klub: monokolesarsko društvo Monotheist (ime izvira iz vere v monokolo). Ekipo monokolesarjev družijo ljubezen do monokoles in želja po razvoju tega športa. Ukvarjajo se z učenjem monokolesarjenja, s prodajo monokoles in nastopi. Organizirajo monokolesarske tečaje, tekmovanja in vse drugo, povezano s tem športom.

Uspešno se tudi udeležujejo tekmovanj v tujini. Njihova želja in namen je šport razširiti do prepoznavnosti in ga približati čim širši množici. Imajo svojo spletno trgovino monotheist.si.

Organizirajo največjo monokolesarsko prireditev v Sloveniji SUC-K (*Slovenian Unicycle Competition*). Prvo tekmovanje se je odvijalo septembra leta 2009 v Braslovčah. Udeležilo se ga je 14 domačih tekmovalcev. Poželo je veliko navdušenja in spodbudnih besed. Naslednje leto so tekmovanje malce dodelali, mu spremenili datum (na 30. april in 1. maj) ter ga popestrili s kresovanjem. Uspelo je veliko bolje, kot so sploh upali in pričakovali, saj so se ga udeležili tudi tekmovalci iz Avstrije, Nemčije in Danske. Skupaj je bilo tako 27 tekmovalcev. Tretje tekmovanje (leta 2011) so izpeljali v še večjem obsegu (45 tekmovalcev). Prišli so monokolesarji iz Nemčije, Avstrije in Švice. Dodali so dve disciplini, *street* in *IUF* slalom. Po enoletnem premoru in velikem povpraševanju so letos zopet organizirali SUC-K s pestrim spremljevalnim programom. Gostili so enega izmed boljših evropskih »biketrialistov«, državna prvaka v žongliranju in najboljše slovenske »*slacklinerje*«. Kot vsa leta doslej, je tudi to leto tekmovanje potekalo dva dni v Braslovčah in okolici. Posebnost letošnjega tekmovanja je bil spust po 72-metrski skakalnici za smučarske skoke, ki je bilo prvo tovrstno na svetu.

Lani so v okviru MTB Weekenda na Mariborskem Pohorju prvič organizirali državno prvenstvo v spustu za monokolesarje. Na tekmovanju se je pomerilo 10 monokolesarjev. Letos pa so se monokolesarji lahko pomerili tudi v okviru kolesarskega festivala Črna Lukna (Blach hole bike-fest) na Koroškem – v maratonu skozi opuščene rudniške rove in v *enduro* tekmi.

V Črnomlju od leta 2010 poteka državno prvenstvo v monokolesarjenju imenovano *Flip it Better*, ki ga organizirata Vid Skrbinšek in Boris Lozar (Športno društvo Malodrugarje). Na prvem tekmovanju se je pomerilo 17 tekmovalcev (od tega 5 domačinov) v skoku v višino in daljino, v disciplinah *flatland*, *trial*, *speed trial* (na dveh vzporednih progah z enako postavljenimi ovirami tekmujeta med sabo dva tekmovalca, naprej se uvrsti hitrejši) in slalomu. Na drugem tekmovanju so dodali še disciplino *street*. Letos tekmovanja ne bodo organizirali (poplavna voda jim je uničila *trial* park), ampak monokolesarsko društvo *Street, flat day* (dan *streeta* in *flatlanda*).

Po zaslugi vseh navdušenih monokolesarjev imamo tako danes v Sloveniji tri monokolesarske klube: 2simpl v Celju, Monotheist v Braslovčah in športno društvo Malodrugarje v Črnomlju.

16 ZNANI MONOKOLESARJI NEKOČ

WILLIAM M. JENACK

Eden prvih in najbolj strastnih pobudnikov monokolesarstva je bil zagotovo Američan William M. Jenack, ustanovitelj monokolesarskega združenja *Unicycling Society of America*. Monokolesarstvo ga je spremljalo celo življenje. Učil je mlado in staro in do leta 1972 naučil vožnje na monokolesu več kot 500 otrok iz soseščine ter oblikoval skupino monokolesarjev *Jenack Cyclist*, ki so nastopali v parkih, na paradah in drugih javnih prireditvah. Število nastopajočih monokolesarjev je bilo pogosto petdeset in več (Wiley, 2011).

Bil je tudi lastnik največje zbirke koles in monokoles. V letu 1972 je njegova zbirka obsegala ducat komercialnih modelov, nekaj industrijsko proizvedenih žiraf, pol ducata monokoles profesionalnih monokolesarjev, pet cirkuških koles, štiri muzejska monokolesa, nekaj monokoles brez sedeža, par otroških monokoles, posebno monokolo s tremi gumami ... (Wiley, 2011).

Njegovo delo danes nadaljuje njegov sin John (Jean Paul) Jenack, prav tako izvrsten monokolesar (Wiley, 2011).

ARNOLD BUCHNER

Arnold Buchner je bil rojen v Minnesoti 1884. leta. Bil je eden zgodnjih profesionalnih artistov na monokolesu. Nekaj let je nastopal v cirkusu, kjer je bil poznan pod imenom »*The Amazing Arnold*« (osupljivi Arnold). V svoji točki se je na monokolesu spustil po 21 metrov dolgi lestvi, nameščeni pod kotom 45°, katere prečke so bile razmaknjene 15 cm. Med vožnjo si je slačil različne kostume, na začetku vožnje jih je imel na sebi kar pet (Wiley, 2011).

ALBERT H. MINTING

Druga zgodnja spektakularna točka je bil nastop Alberta H. Mintinga leta 1902. Vsebovala je vzpon in nato spust po 50 cm široki progi, ki se je spiralno vzpenjala 18 metrov visoko. Veljal je za edinega monokolesarja na svetu, ki je izvajal »vnebohod« (Wiley, 2011).

MEL HALL

Mel Hall je v krogih profesionalnih artistov veljal za enega največjih vsestranskih monokolesarjev. Obvladal je številne trike, ljudje pa so si ga najbolj zapomnili po vožnji monokolesa žirafe z dvema vzporednima sedežema, ki ga je vozil v vrtoglavem položaju.

Ramena so bila naslonjena na sedeža, pedala pa je poganjal z rokami. Nastopal je tudi z opicami pavijani, ki jih je naučil voziti monokolesa žirafe (Wiley, 2011).

WALTER NILSSON

Walter Nilsson je bil vodvilski (vodvilsko gledališče, popularno v ZDA in Kanadi v 18. in 19. stol., kjer so nastopali tudi akrobati, žonglerji, čarodeji) artist znan kot »*The King of the Unicycles*« (kralj monokolesarjenja). Pri svojih 33. letih se je leta 1933 odpravil na neverjetno potovanje. Iz New Yorka je na 2,5 metrov visoki žirafi po 117 dneh prikolesaril v San Francisco. Prevozil je povprečno 45 km na dan in naredil skupno 5320 km. Bil je tudi lastnik kolesarske trgovine in imel zbirko več kot 50 monokoles (Wiley, 2011).

RUDY YUNG

Rudy Yung je v tridesetih letih dvajsetega stoletja začel izdelovati in voziti monokolesa. Naredil je nove modele, kot sta bila monokolo na motorni pogon in veliko monokolo. Fante in dekleta je poučeval vožnje in oblikoval monokolesarsko skupino, imenovano »*Wheelits*«, ki se je kasneje preimenovala v »*Cycl-O-Trons*«. Nastopali so na paradah, sejmih in dobrodelnih prireditvah (Wiley, 2011).

FREDDY ZAY

Med leti 1930 in 1950 je Freddy Zay iz Nürnberga nastopal širom celega sveta. Bil je izvrsten artist, znan po svojih nastopih, kjer je na trimetrski žirafi žongliral in balansirал z obroči, žogicami in palicami. Na žirafi je na primer žongliral z osmimi obroči, istočasno pa na čelu balansirал žogo ali na gležnju vrtel obroč (Bardell in Dinklage, 1996).

RUDY HORN

1950. leta je Rudy Horn v cirkusu nastopil s svojim mojstrskim trikom. Na 1,8 metrov visoki žirafi si je z nogo vrgel na glavo devet skodelic, čajno žličko in kocko sladkorja ter z njimi balansirал (Bardell in Dinklage, 1996).

STEVE McPEAK

Z vožnjo na monokolesu je začel šele pri svojih 20. letih in med študijem prišel na idejo, da bi vozil tako visoko monokolo, kot ga do takrat ni vozil še nihče. Leta 1966 si je izdelal in se vozil na dobrih 6 metrov visoki žirafi, ki naj bi bila 1,5 metra višja od takrat znanih žiraf (Bardell in Dinklage, 1996).

Naslednjo pomlad je podrl nov rekord. Vozil se je na 3 metrski žirafi po jekleni vrvi, napeti 11 metrov visoko v zraku brez varovalne mreže (Bardell in Dinklage, 1996).

Leta 1968 je na monokolesu v 43 dneh prevozil 3700 km dolgo pot od Chicaga do Las Vegasa. 2400 km te poti je Steve prevozil na 4 metrski žirafi, ostalo pa zaradi močnega vetra na navadnem monokolesu. V enem dnevu je hkrati naredil tudi rekordno dolgo vožnjo – 300 km v 23,5 urah (Wiley, 2011).

1975. leta je na 500 metrskem kablu, napetem 230 metrov nad vodno gladino, prečkal Hooverjev jez. Za ta dosežek so ga oglobili za 200 \$, ker je vladni objekt prečkal brez dovoljenja (Bardell in Dinklage, 1996).

Oktober 1976. leta je postavil Guinnessov rekord. Vozil se je na 14 metrov visoki žirafi po jekleni vrvi, napeti na višini 13 metrov. Nato je leta 1980 za nov Guinnessov rekord vozil 33 metrsko žirafa, ki ga je stala 21 000 \$. Šele leta 2004 je ta rekord presegel Sem Abrahams (Wiley, 2011).

WALLY WATTS

Kanadčan Wally Watts se je 27. maja 1973. leta s svojim doma izdelanim (42-palčnim) monokolesom iz Vancouvra ob pacifiški obali odpravil na pot prek Kanade do Atlantika. Po treh mesecih in prevoženih 7323 km je tako naredil do takrat najdaljšo pot na monokolesu, podrl je tudi Nilssonov rekord iz leta 1933 (Wiley, 2011).

A ta podvig je bil v primerjavi s tem, kar je sledilo, le preprost trening. 19. aprila leta 1976 je z monokolesom na Škotskem začel svoje potovanje in po dobrih 28 mesecih, 8. oktobra 1978, prikolesaril do Washingtona, kjer je prejel posebno priznanje: bil je prvi, ki je na monokolesu prevozil pot okrog sveta (Wiley, 2011).

Prekolesaril je 19.312 km, povprečno 80 do 113 km na dan, kar je naporno celo za kolesarja na običajnem kolesu. Vztrajal je kljub nategu ahilove tetive v Grčiji, poškodbi ramena zaradi nesreče v Turčiji, ropu v Afganistanu, slabemu vremenu in zahtevnemu terenu. Na poti je prečil 16 držav in moral vožnjo večkrat prekiniti zaradi snežnih neviht, monsunov ali pomanjkanja denarja za nadaljevanje poti. Za to neverjetno potovanje je porabil 15 000 \$. In za vedno bo ostal prvi, ki mu je to uspelo (Wiley, 2011).

17 ZNANI MONOKOLESARJI DANES

Kdo je najslavnejši ali najboljši monokolesar, je težko soditi. Na monokolesarskem forumu unicyclist.com sem zasledila zanimivo debato na to temo. Ali so to ljudje, ki so najbolj zaslužni za razširjanje oziroma promocijo monokolesarstva? Ljudje, ki so najboljši v izdelovanju monokoles? Ljudje, ki so uspešni organizatorji prireditev in vodje klubov? Ljudje, ki so najboljši v vožnji monokolesa? Odgovor bi bil na vsa vprašanja pritrdilen. Večina monokolesarjev, vpletenih v pogovor, se je opredelila takole:

- za najboljšega monokolesarja v cestnih vožnjah (ang. *distance*) so izbrali Larsa Clausena (med 22. aprilom in 12. novembrom 2002 je kot prvi monokolesaril prek 50. držav ZDA in prevozil 14,686,82 km);
- najhitrejši je Japonec Seisuke Kobayashi (prvak v šprintu na 100 m, 400 m, 800 m in poganjanju z eno nogo na 50 m);
- najbolj vzdržljiv je Takayuki Koike (trenutni nosilec rekorda na 161 km (100 milj) – 6 ur, 44 min in 21,84 sekund);
- največja pustolovca sta Nathan Hoover (Monguni: monokolesarska tura po Mongoliji leta 2010: v sedmih dneh 240 km; *Unicycle Africa* 2009: 550 km; *Induni* 2009: monokolesarska tura po Indiji, dolga 398 km; *Uninam* 2008: 500 km monokolesarska tura po Vietnamu; *Mediterranean Unicycle Tour* 2007: več kot 1000 km od Ljubljane prek Hrvaške, Italije, Korzike do francoske Provanse; *Laos Unicycle Tour* 2006: 500 km; *Alps Unicycle Tour* 2005: 19 dni, 900 km, 44000 višinskih metrov; *Norwegian Unicycle Tour* 2003: 970 km) in Kris Holm;
- najboljši *freestyle* monokolesarji so Ryan Woessner, Simon Wells, Sayaka Kan, Irene Genelin, Kazihero in Julian Monney;
- najboljša *trial* monokolesarja sta Kris Holm in Ryan Atkins;
- najboljši gorski monokolesarji so Kris Holm ("*technical*"), Seisuke Kobayashi in Dylan Wallinger;
- odmevni *street* monokolesarji pa so Ryan Atkins, Dan Heaton, Dan Doerksen in Kevin McMullin (Best unicyclists of all time, 2004).

Po besedah Johna Fossa je najboljši monokolesar vseh časov Mell Hall, najboljši gorski in *trial* monokolesar Kris Holm, druge znane osebnosti z drugih področij v monokolesarskem svetu pa so:

- William M. Jenack (glej poglavje Znani monokolesarji nekoč),
- Tom Miller; zelo izkušen izdelovalec monokoles in lastnik tovarne monokoles *The Unicycle Factory* v Indiani (Bagley, 2013),
- John Drummond; ustanovitelj uspešnega podjetja z monokolesi unicycle.com, ki znotraj ZDA letno proda približno 5000 monokoles, zunaj države pa še enkrat toliko (Final round contestant, 2013),
- Alan Tepper; učitelj športne vzgoje, ki pri svojem pouku poučuje vožnjo z monokolesi, njegovi učenci imajo na voljo za vadbo 120 monokoles. Njegova skupina

Panther Pride Unicycle Team nastopa na paradah in drugih javnih prireditvah, na severnoameriškem prvenstvu v Memphisu so prejeli kar 251 nagrad. Člani skupine so na *Uniconu* v Švici prejeli 32 medalj (Mr. Alan Teeper, 2006).

Znane osebe iz sveta monokolesarstva so tudi Dustin Kelm, Shaun Johanneson, Xavier Collos, Jeff Groves, Geroge Peck, Irene Genelin, Andy, Connie in Constance Cotter in še mnogi drugi (Best unicyclists of all time, 2004).

KRIS HOLM

Kanadčan Kris Holm je najbolj znan in najbolj izkušen gorski monokolesar na svetu (Slika 85). Leta 2005 je bil evropski, leta 2002 svetovni in leta 1999 severnoameriški prvak v premagovanju ovir. Med leti 1998 in 2004 je nosil tudi naslov svetovnega prvaka v skoku v višino. Je utemeljitelj tekmovalnega *trial* monokolesarstva (leta 1999) in ustanovitelj podjetja Kris Holm Unicycles (KHU), ki svoja kakovostna monokolesa prodaja v več kot petnajstih državah.

Z monokolesom je prekolesaril zahtevne terene številnih dežel: osvojil je vrh najvišje gore Srednje Amerike ter tretji najvišji vrh Severne Amerike, kolesaril je po trgovskih poteh Butana in po Kitajskem zidu. Leta 2010 je kot prvi monokolesar stopil na zmagovalne stopničke pomembne sedemdnevne gorsko kolesarske dirke BC Bike Race, kjer je v kategoriji »challenge« osvojil odlično tretje mesto.

Kris je bil prvi monokolesar, ki je gorsko monokolesarstvo približal širši javnosti prek filma, televizije in drugih medijev. Napisal je tudi knjigo *The Essential Guide to Mountain and Trials Unicycling*. Od leta 1998 je svojo dejavnost predstavil v več kot 200 posnetkih, od tega so jih 13 predvajali na festivalu gorniškega filma. Njegov film "Into the Thunder Dragon" je bil v reviji *Men's Journal* leta 2005 razglašen za enega od dvajsetih najboljših pustolovskih filmov vseh časov (Kris Holm, 2013).

JOHN FOSS

John Foss je nekdanji predsednik Mednarodne monokolesarske zveze (IUF) in monokolesarskega združenja *Unicycling Society of America*. Je soustanovitelj Mednarodne monokolesarske zveze in organizator dogodka *California Mountain Unicycle Weekend*, kjer se vsako jesen zbere stotine monokolesarskih navdušencev, ki se skupaj zapeljejo po gorskih poteh. Že več kot trideset let vozi monokolo, tekmuje, nastopa in ocenjuje monokolesarske nastope. Bil je večkratni nacionalni in svetovni prvak v različnih disciplinah (*track, freestyle*) in nosilec naslova svetovnega prvaka v šprintu na 100 metrov z monokolesom (Drummond, 2010).

18 UČENJE VOŽNJE

Monokolesarstvo med ljudmi sproža različne reakcije, od navdušenja in občudovanja, do začudenja in nelagodja. John Foss, soustanovitelj in bivši predsednik Mednarodne monokolesarske zveze pravi, da je učenje vožnje z monokolesom v 60 % odločitev, 35 % vztrajnost in 5 % občutek za ravnotežje (Roisin Ingle, 2013). Avtor knjige *How to Ride Your Unicycle* šaljivo pove, da je monokolesarstvo nedvomno najbolj neumna oblika prevoza, ki so ga kadarkoli iznašli (Dancey, 1998).

VARNOST

Veliko večino ljudi že ob sami misli na padec z monokolesom mine vsakršna želja po bližnjem srečanju z enim samim kolesom, kaj šele po učenju vožnje. Strah je popolnoma razumljiv, ni pa čisto upravičen. Sprva res izgleda, da se bo monokolo vsak trenutek izmaknilo, mi pa bomo padli, kakor smo dolgi in široki. V resnici pazljiv monokolesar pade zelo redko. Če namreč pravočasno spusti noge s pedal, monokolo spodnese (kamorkoli že) in voznik pristane na nogah. Tu je v prednosti pred kolesarji, res pa je tudi, da je vožnja na monokolesu bistveno počasnejša (Dancey, 1998).

OBLAČILA IN OBUTEV

Oblačila naj bodo predvsem udobna in naj ne ovirajo gibanja. Priporočljive so razmeroma ozke (predvsem v spodnjem delu; lahko jahalne) in ne predolge hlače. Dobra izbira so podložene kolesarske hlače. Material jeans sicer dobro ščiti pred odrgrinami, pri daljši vožnji pa lahko postane tudi neudoben. Neprimerna so krila, plašči ter dolgi kostumi, ki se radi zataknejo med pedala in gonilke.

Idealen je čvrst, a hkrati gibljiv čevelj z globokim profilom, ki omogoča dober oprijem s pedali (čisto v redu so telovadni copati). Nekateri monokolesarji (artisti) imajo raje mehak čevelj, ki sicer slabše ščiti stopalo, a se pod njim bolje čutijo pedala. Takšni so *Allstar* čevlji, ki imajo žal gladek podplat. Komur se med vožnjo zadevajo gležnji ob gonilke, naj izbere čevlje, ki segajo nad gležnje. Vezalke zavežimo na kratko in čvrsto, da se ne zapletejo med napere. Bosonoga vožnja ali vožnja v sandalih iz istega razloga ni priporočljiva.

ŠČITNIKI

Mnenja glede zaščitne opreme so različna. Medtem ko nekateri učitelji priporočajo uporabo ščitnikov za učenje vožnje z monokolesom, se drugi s tem ne strinjajo, ker ščitniki do določene mere ovirajo gibanje. Pri gorskem monokolesarstvu, premagovanju ovir, hitrih

vožnjah in podobnem je zaščitna oprema zelo zaželena, tudi obvezna. Sem sodijo čelada, ščitniki za gležnje, goleni, kolena, komolce, zapestja ter rokavice (Holm, 2012).

KJE VOZITI

Za učenje vožnje so najbolj primerna suha, ravna in gladka tla, pa naj bo to lesen parket, gladek asfalt ali beton. Potrebujemo dovolj prostora. Podlaga naj bo brez kakršnihkoli ovir, začetnika lahko spravi iz ravnotežja že najmanjši kamenček ali razpoka. Izognimo se listju, pesku, travi, parkiranim avtomobilom in pešcem. Najbolj pomembno se je držati stran od prometa, saj vozniki ne vedo, kako naj se obnašajo do monokolesarja. Cesta, ki visi nekoliko na stran, je manj primerna od ceste, ki se malenkostno vzpenja ali spušča (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

In sedaj še eno pomembno vprašanje. Kakšni so zakonski predpisi glede monokolesarjenja? Monokolo po zakonu o cestnem prometu sodi med posebna prevozna sredstva k športnim pripomočkom in napravam, ki omogočajo gibanje, hitrejše od hoje pešca, kot so: skiro, kotalke, rolke, rolerji, smuči, sanke, otroško kolo, motorne sani, miniaturna motorna vozila, gokart in tako dalje (Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), 2010).

Posebna prevozna sredstva se smejo v cestnem prometu uporabljati le na pločnikih, poteh za pešce in kolesarskih poteh ter na območjih za pešce in območjih umirjenega prometa, odvisno od njegove velikosti. Uporabniki posebnih prevoznih sredstev ne smejo ovirati ali ogroziti pešcev in kolesarjev. Način in hitrost gibanja morajo prilagoditi razmeram v prometu, njihova hitrost pa ne sme preseči največje hitrosti, s kakršno se lahko gibljejo pešci (Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP), 2010).

Začetniku je v veliko pomoč opora ali partner, na katerega se lahko nasloni. Zunaj poiščemo ograjo ali gladek zid. Opора naj bo predvsem dovolj trdna in dolga (da se ni treba takoj obračati) ter primerno visoka – od višine bokov do višine ramen (najbolje višina komolcev). Po možnosti naj nas podpira na obeh straneh. Enostavna rešitev je ozek prehod ali hodnik, kjer z rokami dosežemo vzporedna zidova (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Telovadnica je zelo primerna zaradi ravnih, gladkih in suhih tal. Ali se bodo na tleh poznale sledi gume, je bolj kot od barve gume (za notranjo uporabo: gume svetlih barv) odvisno od same strukture tal. Kot oporo lahko poleg zidov uporabimo (vzporedno postavljene) skrinje, gredi, mize, letvenike, napete vrvi, vadbene palice. Sicer pa domišljija tu nima meja. Naslonimo se lahko tudi na nakupovalni voziček, metlo, palico, stol in drugo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Pretirana raba pripomočkov lahko tudi nima pravega učinka. Namesto da bi vožnjo pospeševala, deluje kot potuha in zavira proces učenja (Vivolo, 2006).

V nadaljevanju bo opisano tudi učenje vožnje brez opore. V tem primeru je začetniku v pomoč robnik pločnika ali lesen podstavek, ki olajša vzpon na monokolo.

PRIMERNA STAROST

Kot za vsako drugo gibalno dejavnost tudi za monokolesarstvo velja sledeče: mlajši kot je človek, hitreje in enostavneje se uči novih spretnosti. Kakšna je torej primerna starost za učenje vožnje z monokolesom?

Pri majhnih otrocih, pri katerih se gibalne sposobnosti, predvsem ravnotežje in koordinacija gibanja, še razvijajo, je bolje nekoliko počakati. Prezgodnji začetek lahko vodi v izgubo zanimanja in volje, učenje vožnje tako izgubi svoj smisel. Pri sedmem ali osmem letu starosti ima večina otrok že primerno razvit občutek za ravnotežje in tudi razumejo, da je za uspeh potrebna volja in potrpljenje (Vivolo, 2006).

Tudi starejši ljudje se lahko brez težav naučijo vožnje z monokolesom. Kot primer vzemimo 63-letnega gospoda, ki se je odločil, da se bo naučil monokolesariti. Čeprav ga je prodajalec v trgovini skušal prepričati, da to ni najboljša ideja, je gospod vztrajal pri svojem. Kljub dejstvu, da prej ni znal voziti niti navadnega kolesa, se je po treh mesecih naučil vožnje z monokolesom (Wiley, 2011).

KOLIKO ČASA TRAJA?

Koliko samo učenje vožnje traja, je odvisno od vsakega posameznika. Nekateri potrebujejo le uro ali manj, vendar so takšni primeri bolj izjeme kot pravilo. Običajnejše je nekajurna vadba več dni zapored. Vsakdo, ki nima posebnih fizičnih ali drugih omejitev in ima močno željo in voljo, se bo vožnje prej ali slej naučil (Wiley, 2011).

Približno pa je takole: v eni uri se začetnik nauči sedeti na monokolesu in se pomikati ob ograji, zidu ali s pomočjo partnerja. V dveh do petih urah počasi spušča oporo. Začne se samostojno voziti, za ponoven vzpon se vrača k ograji. V desetih do petnajstih urah zna voziti v zeleno smer in zavijati, začenja izvajati osnovne trike, kot na primer vzpon na monokolo brez opore (Pavarno, 2005).

NASTAVITEV MONOKOLESA PRED VOŽNJO

Višino sedeža nastavimo tako, da sedemo na kolo in položimo sprednji del stopala na spodnji pedal. Pri tem mora biti noga skoraj popolnoma iztegnjena (sedež je takrat približno v višini popka). Preverimo, da je sedež glede na smer vožnje pravilno obrnjen. Njegov sprednji del je ožji, zadnji pa širši (Pavarno, 2005).

Objemka mora biti nameščena na primerni višini, to je 3 do 4 milimetre pod koncem okvirja, saj najbolje drži na zgornjem in spodnjem delu. Utor na objemki in utor na sedežni opori naj bosta v isti liniji: glede na smer vožnje sta obrnjena nazaj. Sedežno oporo vstavimo v steblo okvirja vsaj za 5 cm (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

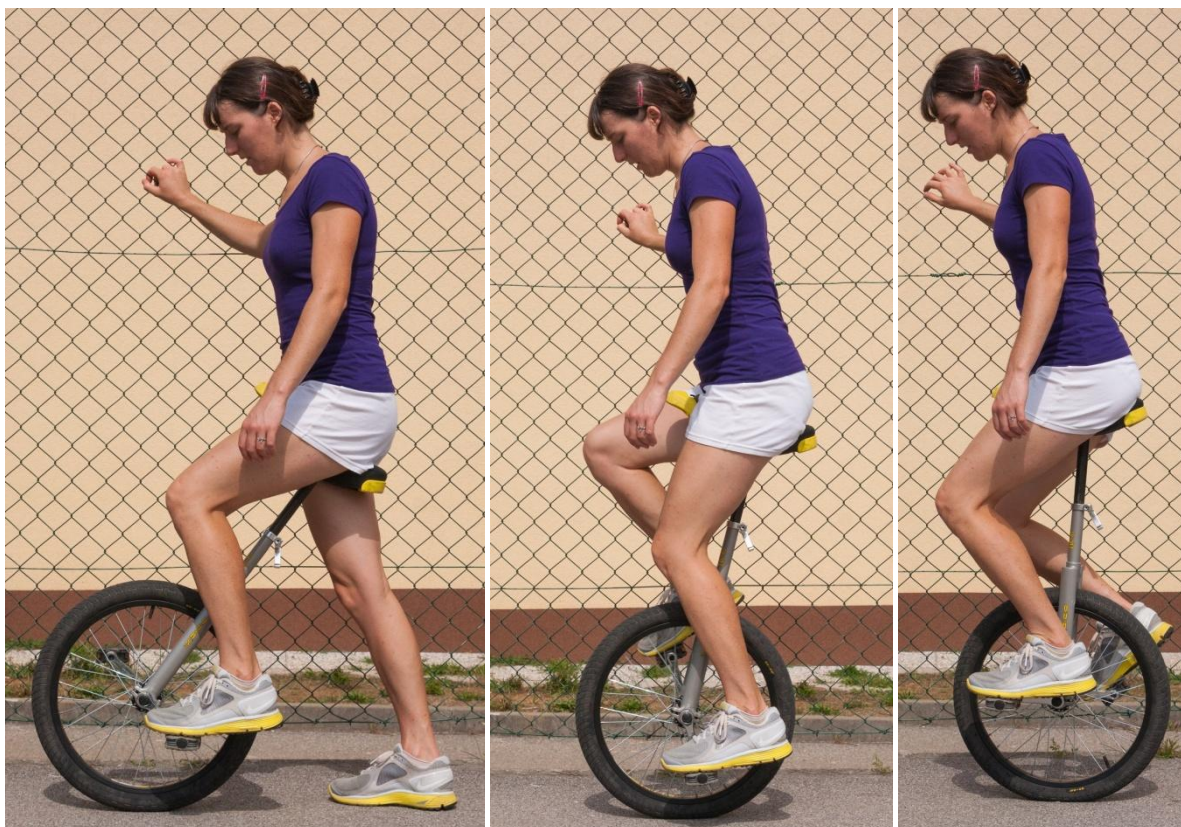
Izjemno pomembno je tudi, da sta leva gonilka in levi pedal glede na smer vožnje res na levi strani monokolesa. Pozorni bodimo na oznake R (desna) in L (leva), ki se nahajajo na vsaki gonilki in pedalih. Če jih bomo obrnili narobe, se bodo prej ali slej odvili (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

PRVI OBRATI

Ker smo si ljudje različni, obstaja tudi več različnih načinov učenja vožnje z monokolesom. Medtem ko pogumni in neučakani fantje prve poskuse pogosto radi izvedejo sami in brez dodatne opore, se bolj previdna dekleta pomoči ne branijo. Dober je vsak način, ki daje začetniku občutek varnosti in vero v »zmožel bom«.

VZPON NA MONOKOLO

Monokolo postavimo predse in povlečemo sedež med noge. Ne sedemo nanj, dokler se z eno nogo čvrsto ne opremo na pedal. Pedala si namestimo tako, da je eden obrnjen proti nam in nekoliko dvignjen od tal (na četrti uri). Nanj položimo stopalo bližnje noge, teža telesa je v tem trenutku še vedno na drugi nogi (Slika 53). Nato se opremo ob partnerja (ograjo, zid idr.) in se s potiskom pedala navzdol ter z odrivom druge noge od tal vzpnemo na monokolo (Slika 54). Gibanje naj sprva ne bo sunkovito, saj tako nimamo ustreznega nadzora (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 53: (Skrajno levo) Pri vzponu je pedal obrnjen proti nam in nekoliko dvignjen od tal (osebni arhiv)

Slika 54: (Na sredi) Potisk pedala navzdol, da pride sedež pod telo (osebni arhiv)

Slika 55: (Skrajno desno) Pedala zavrtimo nazaj do vodoravnega položaja (osebni arhiv)

Pedala zavrtimo nazaj za dobro četrtno obrata, dokler niso stopala v vodoravnem položaju (Slika 55). Pri vzponu ne smemo obtičati v navpičnem, to je mrtvem položaju, ki je za začetek vožnje najbolj neugoden (Slika 54). Princip je tukaj namreč drugačen kot pri običajnem kolesu, kjer stopimo na sprednji pedal in takoj poženemo naprej. Na monokolesu najprej želimo, da se kolo pomakne za dobro četrtno obrata nazaj. S tem dosežemo, da pride sedež pod telo. Šele nato poženemo naprej (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Najpogostejše težave in njihovi popravki:

TEŽAVA: na sedež poskušamo sestiti prezgodaj, to je preden položimo stopalo na pedal.

POPRAVEK: sedež namestimo med noge in se vzpremo šele, ko se s stopalom opremo na pedal (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

TEŽAVA: na pedal stopimo prehitro in preveč sunkovito. Kolo se pod nami zavrti prehitro, drug pedal nas udari ob piščal ali pa nas zaziba prek kolesa. **POPRAVEK:** gibanje naj bo počasno in nadzorovano, na pedal ne stopimo premočno (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

VOŽNJA

Sprva se zdi, da je na monokolesu težko že samo sedeti, kaj šele voziti. Kolo ne spodnaša le na stran, ampak tudi v smeri naprej in nazaj. Najpomembnejša naloga začetnika pa je prav ta, da dobi občutek za ravnotežni položaj v smeri naprej-nazaj. Vzpostavljanje ravnotežja levo-desno in vožnja ovinkov je v primerjavi s tem mačji kašelj.

Vožnja na monokolesu je možna zato, ker ima monokolesar s poganjanjem pedal neposreden nadzor nad kolesom. Na monokolesu dosežemo ravnotežno točko takrat, ko je telo vzravnano, glava in ramenska os sta poravnani z okvirjem. Predstavljajmo si, da naša hrbtenica tvori podaljšek sedežne opore.

Gibanje je v osnovi podobno hoji. Ko želimo narediti korak naprej, se najprej malenkostno nagnemo v zeleno smer, noge pa sledijo smeri padanja teže telesa in nas »ulovijo«, da ne pademo na tla. Enako je pri vožnji monokolesa. S trupom se nagnemo nekoliko naprej in zavrtimo pedala, da kolo ostane pod nami (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Glede padcev je položaj sledeč. V trenutku, ko začutimo, da nas zanaša in izgubljammo ravnotežje, spontano reagiramo tako, da se želimo čim prej ujeti na noge. Zato jih bliskovito odmaknemo s pedal in pristanemo na nogah. Ta reakcija je pravilna, zato je strah, da bomo padli naravnost na zobe, neutemeljen. Samo ne smemo predolgo vztrajati in se oklepati zvrčajočega se kolesa. Začetnikom se pogosto zgodi, da se prezgodaj ustrašijo in sestopijo, preden bi bilo to sploh potrebno.

Začnimo takole: sedimo vzravnan na monokolesu s pedali v vodoravnem položaju. Nagnimo se rahlo naprej v zeleno smer in obrnimo pedala za polovico obrata do novega vodoravnega položaja (spredaj je zdaj druga noga). Pri tem se trudimo, da se sedež pomika naprej skladno s kolesom. Na tem mestu ponovno vzpostavimo ravnotežni položaj. Nadaljujemo s polovičnimi in nato celimi obrati kolesa, ki jih začnemo kmalu povezovati v vse bolj tekoče gibanje.

Pri vožnji je zelo pomemben ritem poganjanja pedal. Ta naj bo enakomeren in srednje hiter. Pri prepočasnem ali prehitrem poganjanju je težje loviti ravnotežje. Pomembno je tudi, da teža telesa ni samo na pedalih, ampak predvsem na sedežu. Vsaj 1/3 teže naj bo na nogah, 2/3 pa na sedežu. Pogled je usmerjen naprej in navzdol, roke so ali na opori ali odročene ali pa v kakšnem drugem naravnem položaju, na primer nekoliko pokrčene v predročenu, kot pri hoji. Ne nihajo naprej in nazaj. Telo naj bo ves čas vzravnano in sproščeno.

Pomočnika nas podpirata vsak s svoje strani in sledita našemu gibanju. Nudita nam le toliko opore, kolikor je nujno potrebno. Pazita, da ne zaostajata ali nas kako drugače ovirata (sta preblizu ali predaleč). Postopoma se nanju vse manj opiramo. Ko nimamo več težav, da nas zanaša na levo ali desno, se lahko opiramo le še na enega pomočnika (ali samo ob eno stran stene, ograje). Tudi te opore počasi več ne potrebujemo, sami premagujemo vse daljše razdalje.

Po nekaj urah, ko med drugim odkrijemo nekaj novih mišic, postane poganjanje enakomernejše in vožnja udobnejša. Signali iz možganov bodo prispeli do nog hitreje.

Najpogostejše težave in njihovi popravki:

TEŽAVA: padec v smeri naprej. POPRAVEK: zavrtimo pedala hitreje in se vzravnamo. Prevelik nagib telesa naprej nas sili v vse hitrejše poganjanje kolesa.

TEŽAVA: padec v smeri nazaj. POPRAVEK: zavrtimo pedala počasneje in se nagnimo nekoliko naprej, vzravnamo se.

TEŽAVA: padec na stran. POPRAVEK: pogledimo in se obrnimo v smer padca (s pomočjo giba v kolenih, bokih in ramenih). Poženimo pedala. Pomagajmo si z gibi rok. Vzrok je lahko tudi ta, da imamo preveč teže na nogah namesto na sedežu.

TEŽAVA: preveč teže je na nogah, pri vsakem obratu zato kolo suka v stran. POPRAVEK: prenesimo težo na sedež in sprostimo noge.

TEŽAVA: stopala zdrsnejo s pedal ali se zadevajo ob gonilke. POPRAVEK: na pedala postavimo sprednji del stopal (na blazinice, ne na prste). Stopala ne smejo biti preblizu gonilkam ali predaleč od njih.

TEŽAVA: telo je preveč napeto, ramena in prsni koš so dvignjeni, boki potisnjeni naprej, roke pa iztegnjene nazaj in navzgor, včasih so dlani obrnjene nazaj. POPRAVEK: sprostimo telo in sedimo na sedež.

TEŽAVA: telo je sklonjeno preveč naprej, prelomljeno v pasu. POPRAVEK: potisnimo boke naprej, da bodo pod ramensko osjo. Sedež utegne biti nastavljen prenizko.

SESTOP

Pred sestopom se zaustavimo tako, da je en pedal v spodnjem položaju, blizu tal. Primemo zadnji ščitnik in stopimo z zgornjega pedala na tla pred monokolo. Monokolo držimo čvrsto, da ne pade na tla. Sestopimo lahko tudi tako, da primemo sprednji ščitnik in stopimo na tla za monokolo.

Vaja za varen sestop: monokolo je pred telesom, noga na pedalu. Z drugo nogo se odrinemo in prestopimo prosti pedal. Pazimo, da je teža ves čas na oporni nogi. Pri tem se ničesar ne držimo. Da kolo ne pade na tla, se med prestopom naučimo prijeti sedež z zadnje strani (Dancey, 1998).

VZPON NA MONOKOLO BREZ PREMIKA KOLESA

Pedala namestimo vodoravno in na bližnji pedal položimo stopalo. Na monokolo se vzpnemo s hkratnim nagibom telesa naprej, obremenitvijo pedala in odzivom druge noge od tal, ki jo takoj nato položimo na prednji pedal in brž poženemo. Bistveno je, da zadnjega pedala med vzponom ne obremenimo preveč, sicer se kolo pomakne nazaj. In ravno tega pri tem vzponu nočemo.

Učenje vzpona nam bistveno olajša uporaba lesenega podstavka ali robnika pločnika (tudi kamenček), ki prepreči, da bi se kolo zavrtelo nazaj.

Nekateri avtorji navajajo, da je začetniku enostavneje, če pri vzponu na sprednji pedal položi dominantno nogo. Ta je močnejša in zato lažje izvede potisk pedala naprej.

Vzpon (kakršenkoli) na monokolo je za začetnika precej zahtevna naloga. Ko je druga noga že na pedalu, moramo za hip počakati, preden poženemo naprej. Ta trenutek je bistven, sicer bi ostalo naše težišče za kolesom in ne bi mogli ohraniti ravnotežja.

VOŽNJA V ZAVOJ

Ko se znamo peljati naravnost, pridemo kmalu do nove težave – obračanje na monokolesu. Čeprav nimamo krmila, je vožnja v zavoj možna in niti ni tako zapletena, kot je zapleten njen opis.

Obračanje na monokolesu je namreč podobno vožnji v zavoj na običajnem kolesu, ko ga usmerjamo brez krmila. Preden zavijemo, pogledamo in obrnemo telo v želeno smer. Rahlo se nagnemo v zavoj, nekoliko povečamo hitrost vožnje ter pritisnemo na notranji pedal. Pomagamo si z gibom v bokih in pritiskom notranjega dela stegna zunanje noge ob sedež. Zunanja noga z vsakim obratom potiska kolo v zavoj. Zunanja roka je iztegnjena naprej in navznoter v smeri zavoja (Anders-Wilkens in Mager, 2007) (Slika 56).

Sunkovito obračanje v bokih, kriljenje z rokami in nagib telesa, ki so neizogibni del učenja, postanejo kmalu popolnoma neopazni.



Slika 56: Vožnja v zavoj na 36-colskem monokolesu, Anja Bošnjak (osebni arhiv)

TEŽAVA: od samega začetka nas nenadzorovano zanaša v eno stran. **POPRAVEK:** preverimo, ali sedimo vzravnano, ali je sedež poravnan z okvirjem monokolesa in ali nam ena roka ne uhaja naprej bolj kot druga. Sicer pa si zaradi tega pojava ni treba delati posebnih skrbi, z vajo bo kmalu sam izginil (Vivolo, 2006).

VOŽNJA S PARTNERJEM

Ko se naučimo voziti monokolo, je vožnja v dvoje prav zabavna. Na izkušenega monokolesarja se lahko dobro opremo, na manj izkušenega pa le toliko, da lahko oba še lovita ravnotežje. Primemo se lahko za dlani, podlahti ali nadlahti (Slika 57).



Slika 57: Vožnja v dvoje (Einrad fahren, 2013)

VOŽNJA NAZAJ (ang. *backward riding*)

Enako kot pri vožnji naprej, se najprej nagnemo nazaj in obrat za obratom počasi in previdno vrtimo pedala nazaj. Bolj se bomo nagnili, hitreje bomo morali pognati. Vožnje se učimo na dovolj širokem prostoru, saj sprva ne bomo mogli zaviti v želeno smer. Gledamo nazaj prek rame ter ne vozimo prehitro, ker se v primeru padca ne bomo mogli rešiti s tekom (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Vožnjo nazaj lahko začnemo ob opori (partner, zid, ograja), iz vožnje v smeri naprej ali neposredno iz vzpona na kolo (najzahtevnejše).

PRVE OVIRE

Da nam z monokolesa ne bo treba sestopiti pred vsakim robnikom, peščeno ali travnato podlago, se je vredno naučiti premagovati različne ovire. Spust z nizke stopnice ali vožnja po zelenici ni velika težava. Ne razmišljajmo preveč, le poizkusimo. Zahtevnejša je vožnja v

hrib, skakanje po stopnicah, vožnja po ozkih ovirah (vzdolž debla) in vožnja po izjemno grobi, mehki, mokri ali spolzki podlagi.

Pred spustom z robnika (stopnice ali česa drugega) upočasnimo hitrost vožnje in se s trupom nagnemo rahlo nazaj. Računajmo na to, da se nam bo med sestopom hitrost povečala. Kolo obrnemo pravokotno na robnik, pedala pa tako, da bodo ob doskoku vodoravna s podlago. Doskok amortiziramo s telesom tako, da se dvignemo na noge in razporedimo težo enakomerno na obe stopali. Sedež držimo s stegni ali z roko.

Pri spustih z višjih stopnic (10 cm ali več) nastavimo pedala v navpičen položaj, da lahko ob doskoku takoj upočasnimo pridobljeno hitrost. Preden se začnemo spuščati, prenesemo težo s sedeža na pedala. Z eno roko držimo sedež, z drugo pa lovimo ravnotežje.

Pri vzponu na robnik je prav tako kot pri spustu pomemben položaj pedal. Potrebujemo zadostno hitrost vožnje, kolo pa zopet obrnemo pravokotno na robnik. Z dominantno nogo močno potisnemo na sprednji pedal in preden zadenemo ob rob, se nagnemo nazaj, da nas udarec ob stopnico ne vrže naprej. Guma naj bo primerno napolnjena, da se ne poškoduje okvir monokolesa.

Ozke poti in prehode se naučimo premagovati takole: na tla si zarišemo dve vzporedni črti, razmaknjeni 30 cm in dolgi približno 10 metrov. Na monokolesu skušamo voziti med črtama, ne da bi se ju dotaknili. Nato prehod postopoma ožimo, vozimo lahko tudi po sami črti.

Vožnja po deski, lesenem tramu, nizkem zidu in podobnem je spektakularna, a ni zahtevna. Pazimo, da se ozke deske ali trami ne nagnejo in prekucnejo. V telovadnici lahko vozimo po klopeh in nato po narobe obrnjenih klopeh. Za boljši občutek in večjo varnost jih obložimo z blazinami. Za klančino lahko uporabimo odskočne deske in podobno. Za večji nadzor imejmo del teže vedno na pedalih in pravilno namestimo stopala. Pomočnik(a) naj nam prvič pomaga(ta) tako, da nas z eno roko podpira(ta) za dlan, z drugo za komolec.

Če ugotovimo, da izgubljam nadzor nad vožnjo, navadno še ni prepozno za nadzorovan doskok. Nikoli ne poskušajmo skočiti z monokolesa nenadzorovano. S kolesa se spravimo, dokler imamo možnost izbire, in ne takrat, ko smo v to prisiljeni (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

19 TRIKI

STOJA NA MESTU

Na monokolesu je možno sedeti ali stati na mestu, pri čemer se kolo in pedala ne premikajo. Ravnotežje vzdržujemo le s pomočjo rok, zgornjega dela telesa in bokov. Stopala so vodoravna s podlago, na prednjem pedalu je noga, ki jo imamo navadno spredaj pri skokih ali pa tista, pri kateri imamo boljši občutek.

V mirovanju je teža telesa bodisi na sedežu, bodisi na nogah. Stati na nogah je sicer enostavneje in bolj varno. Osnovni princip vzdrževanja ravnotežja je sledeč: če se zgornji del telesa nagiba na desno in nam grozi padec, moramo monokolo z boki potisniti v levo (Slika 58). Tudi če smo na kolesu močno nagnjeni na eno stran, je lahko naš položaj uravnotežen, če je monokolo dovolj odklonjeno na drugo stran.

Vendar to ni naš končni cilj. Postopoma želimo doseči le minimalne nagibe, ki jih je moč uravnavati z gibi rok. Ko pravočasno opazimo, da monokolo pada na primer na desno stran, ga uravnamo tako, da ostane telo vzravnavano, roke gredo na desno, sedež pa malenkostno potisnemo v levo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).



Slika 58: Vid Skrbinšek lovi ravnotežje z nagibom telesa (osebni arhiv)

POBIRANJE PREDMETOV S TAL

Ta trik najenostavneje izvedemo, če sedež spustimo v nizek položaj. K predmetu, ki ga želimo pobrati, se sklonimo, tik preden ga lahko dosežemo. V trenutku, ko se z roko dotaknemo predmeta, so pedala v vodoravnem položaju. Predmet lahko pobremo tudi iz zibanja. Najprej začnemo pobirati večje predmete, na primer 1,5 litrsko plastenko ali stožec in nato vse manjše (žogo, jabolko). Prazno plastenko je težje pobrati kot polno (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

ZIBANJE (ang. *idling*)

Nekaterim monokolesarjem se zdi enostavneje, da se najprej naučijo voziti monokolo nazaj in se šele nato učijo zibanja na mestu, drugim je lažji obratni vrstni red. Vendar se spretnosti dopolnjujeta – če se znamo zibati, se bomo lažje naučili vožnje nazaj in nasprotno.

Izberemo mesto, kjer se lahko opiramo z obeh strani, na primer med vrata. Preverimo, da so tla ravna in gladka in se ustavimo, ko sta pedala v vodoravnem položaju, zadaj pa je dominantna noga. Z njo močno potisnemo pedala nazaj za malo manj kot polovico obrata (45° je za začetek idealno, bolje kot 180°). Ko pride dominantna noga v sprednji položaj, brez premora potisnemo pedala navzdol in naprej. Gibanje naj bo tekoče in ritmično, zaporedje zibov nepretrgano. Večino dela opravi in vodi spodnja noga, zgornja sledi gibanju. Med zibanjem glava in ramena ostanejo na istem mestu, kolo in spodnji del telesa pa se pomikajo naprej in nazaj. Naučimo se zibati tako z levo kot z desno nogo.

Če nas začne zanašati na eno stran, čim prej obrnimo monokolo v smer padanja. Tako padanje na stran pretvorimo v padanje v smeri naprej ali nazaj, ki ga lahko nadziramo. Za boljši nadzor nad gibanjem se naučimo tudi rahlega obračanja na levo in desno (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

ZIBANJE Z ENO NOGO (ang. *idling with one leg*)

Zibanje z eno nogo je dosti preprostejše, kakor se zdi na prvi pogled. Pri zibanju z obema nogama je teža v glavnem na spodnjem pedalu, zato ni težko dvigniti stopala z zgornjega pedala. Za začetek spustimo nogo s pedala le za kratek čas in to v trenutku, preden zgornji pedal preide iz gibanja v smeri naprej v gibanje v smeri nazaj. Takoj, ko se začne pedal pomikati nazaj, pa položimo stopalo nazaj na svoje mesto.

Prosto nogo namestimo na zgornji ravni del okvirja monokolesa. Prepričajmo se, da se ne dotika gume. Lahko jo namestimo v različne položaje: iztegnemo jo naprej (Slika 59), v stran ali jo prekrižamo prek druge noge. Zabaven trik je pretvarjati se, da želimo nogo položiti nazaj na pedal, vendar nam ne uspe. Ob vsakem poskusu zgrešimo pravo mesto (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 59: Zibanje z eno nogo na visokem monokolesu (Nimbus Performer Giraffe with 7 Foot Extension, 2013)

ZIBANJE NA GONILKI (ang. *idling on one side or crank idling*)

Trika se učimo ob opori tako, da monokolo stoji med nami in steno. Ko stojimo na pedalu ob strani monokolesa, se sedež sam po sebi nasloni ob bok, ni ga treba držati z roko. Za razliko od zibanja na eni nogi sta tu dejavni obe nogi. Zunanja noga je na pedalu, notranja na gonilki (tega pedala) in nosi večino teže (Slika 60). Le pri spremembah smeri se teža z notranje noge prenese na pedal.

Amplituda ziba na gonilki je manjša kot pri običajnem zibanju, seže do približno 45°. Prenos teže z zunanje na notranjo nogo daje impulz, potreben za vsak del obrata.

Pri sestopu pazimo, da ne pride do poškodb, saj je notranja noga stisnjena med kolo in zunanjo nogo in se ne more prosto premikati. Lep zaključek je, da prenesemo notranjo nogo prek sedeža, jo položimo na prost pedal in nadaljujemo z običajnim zibanjem (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 60: Zibanje na gonilki, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)

POGANJANJE Z ENO NOGO (ang. *one foot riding*)

Najboljša priprava na poganjanje z eno nogo je zibanje na mestu z eno nogo. Zelo pomaga gladka podlaga in rahel (!) nagib terena navzdol. Primerno je 20-colsko monokolo z daljšimi gonilkami (150 mm) ter po možnosti jeklenimi pini za boljši oprijem. Večina monokolesarjev položi prosto nogo na okvir (Slika 61). Noga je lahko tudi iztegnjena nazaj (z dotikom stegna ob okvir stabiliziramo monokolo) ali naprej (najzahtevnejše).

Poskušamo delati čim daljše zibe naprej in nazaj in se pri tem aktivno nagibati s telesom (ne smemo se sklanjati). Ko pedal doseže svoj najvišji položaj v zibu nazaj, se nagnemo naprej in odločno poženemo naprej. Pedala zavrtimo dovolj močno, da bo kolo naredilo več kot en obrat. Ne bodimo prenagli, saj moramo razviti občutek, da s stopalom ves čas nadzorujemo obračanje kolesa. Z nogo samodejno nekoliko upočasnimo gibanje, ko pedal preide najvišji položaj in se začne spuščati navzdol. Ta točka je pri obratu najbolj kritična, gibanje mora biti dovolj sunkovito, da pedal preide navpičen položaj, hkrati pa tekoče in nadzorovano.

Po prvem obratu ponovno odločno poženemo, da ohranimo hitrost. Pri tem pomaga nagib telesa naprej. Šele po dveh ali treh obratih namreč dosežemo primerno hitrost za enakomerno vožnjo.

Preden se ustavimo, upočasnimo vožnjo. Ko se začne pedal dvigati, ga močno potisnemo navzdol in nazaj in zopet preidemo v zibanje na mestu.

V poganjanje z eno nogo lahko preidemo tudi iz običajne vožnje v smeri naprej. Vsakič, ko je pedal na primer leve noge v najvišjem položaju, nogo dvignemo za delček sekunde in jo takoj

zatem položimo nazaj. Postopoma podaljšujemo čas, ko stopalo ni v stiku s pedalom, dokler nam ne uspe voziti se samo z desno nogo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 61: Tekma v poganjanju z eno nogo (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 1), 2013)

POGANJANJE Z ENO NOGO S STRANI MONOKOLESA (ang. *side ride*)

Ta trik predstavlja monokolesarju velik izziv, saj zahteva izjemno spretnost. Postavimo se na primer na levo stran monokolesa, primemo sedež z rokama in ga potisnemo ob telo. Z desno nogo stopimo na levi pedal, ki je v sprednjem, vodoravnem položaju. Dokler pedal ne pride do najnižje točke, ga močno obremenimo, nato vso težo prenesemo prek rok na sedež, da se pedal lahko zopet dvigne. Za uspešen prvi obrat je potrebno dosti vaje.

Pri vožnji na levi strani monokolesa bomo samodejno začeli zavijati na desno. Pomemben je tudi položaj proste noge: dvignemo jo naprej in kolikor moremo na desno (lahko nad kolo) (Unicyclopedia/Freestyle, 2012) (Slika 62).



Slika 62: Poganjanje z eno nogo s strani monokolesa (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

POGANJANJE Z ENO NOGO NAZAJ (ang. *backward one-footed riding*)

V poganjanje z eno nogo nazaj lahko preidemo iz zibanja z eno nogo ali vožnje nazaj ter iz poganjanja naprej z eno nogo. Najzahtevnejši del je prehod iz pedala (iz spodnjega položaja) prek navpičnice. Med vožnjo se nekoliko nagnemo nazaj in pazimo, da ne sestopimo pri veliki hitrosti (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

VOŽNJA STOJE S SEDEŽEM PRED, ZA ALI OB TELESU (ang. *riding seat in front, seat out back or seat on side*)

Vozimo stoje in držimo sedež s stegni in (ali) z roko. Enostavneje je voziti z rahlo pokrčenimi nogami, zato spustimo sedež v malo nižji položaj kot običajno. Tako ga bomo tudi lažje potisniti v položaj pred ali za telo.

Večina monokolesarjev meni, da je lažje voziti s sedežem za telesom (Slika 63). Preden potisnemo sedež med noge, le-te čim bolj iztegnemo. Sedež primemo zadaj in ga potisnemo za zadnjico. Ker je sedež spredaj zožen, to ni težko storiti, v pomoč nam je, če je roka pri tem naslonjena ob telo. Sedež nato primemo za sprednji ščitnik, s prosto roko lovimo ravnotežje.

Če želimo sedež potisniti pred telo, ga primemo spredaj. Ko ni več v stiku z zadnjico, ga močno povlečemo navzgor. Držimo ga čvrsto, za večjo stabilnost ga lahko naslonimo ob notranjo stran stegen. Poganjamo enakomerno in pazimo, da na en pedal ne pritiskamo močneje kot na drugega. Sedež držimo sprva čvrsto, postopoma pa vse bolj rahlo, samo s tremi prsti ali samo s kazalcem.

Sedež lahko sloni tudi ob telesu, ob levem ali desnem boku. Za začetek vadimo vožnjo stoje s sedežem za telesom v krogih. Pri vožnji s sedežem ob boku se noga rada drgne ob gumo. Pomaga, če vozimo počasi, pokrčimo kolena in se nagnemo rahlo nazaj. Teža naj bo pri tem še vedno razporejena enakomerno na obe stopali, čeprav nam bo nagib telesa veleva drugače. Enostavneje je voziti z 20-colskim monokolesom kot s 24-colskim. S sedežem ob strani se lahko tudi vrtimo ali vozimo nazaj.

V izziv je tudi vožnja s sedežem daleč za telesom in vožnja s sedežem pred telesom, medtem ko monokolo držimo za sedežno oporo. Vse naštetu lahko poskusimo tudi med zibanjem na mestu (Anders-Wilkens in Mager, 2007).



Slika 63: Vožnja stoje s sedežem za telesom, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)

TRIK LETALO – TREBUH NA SEDEŽU (ang. *airplane trick/riding stomach on seat*)

Trik letalo je preprost, a naredi na gledalce močan vtis. Začnemo lahko iz vožnje s sedežem pred telesom ali pa se že pri vzponu naslonimo na sedež s trebuhom. Ko sedež kar se da stabilno namestimo pod trebuh, prenesemo nanj toliko teže, da imamo dober nadzor nad monokolesom. Polovica teže je na primer na pedalih, polovica na sedežu. Pogled usmerimo naprej, roke odročimo in oponašamo letalska krila.

Trik je najlažje izvesti z nekoliko dvignjenim sedežem. Po drugi strani pa to pomeni, da bo sedež sprva težje namestiti v položaj pred telo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

VOŽNJA STOJE, SEDEŽ NA TLEH PRED ALI ZA TELESOM (ang. *drag seat*)

Ta trik se uporablja tudi kot priprava na vožnjo brezsedežnega monokolesa. Vadimo na ravni, gladki površini, da se sedež med drsenjem po tleh ne poškoduje ali zatakne.

Preden se gremo učiti te nove veščine, moramo znati voziti monokolo stoje s sedežem pred ali za telesom. Sedež držimo v iztegnjeni roki in ga čim bolj oddaljimo od telesa. Spustimo ga predse na tla (pri tem se ne sklonimo) in se poskušamo čim dlje voziti, čeprav bomo najprej najverjetneje takoj padli. Vožnja s sedežem pred telesom je enostavnejša, ker lahko s pogledom spremljamo premikanje sedeža (Slika 64).



Slika 64: Vožnja stoje, sedež na tleh pred telesom, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)

Vadimo lahko tako, da z monokolesom v iztegnjeni roki pred telesom vozimo v osmicah. Nato poskušamo sedež držati samo z enim prstom. Ko ga upamo spustiti na tla, ob prvih poskusih prosimo prijatelja, da nas pridrži za roko (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Med vožnjo je pomemben prenos teže v smeri naprej-nazaj. Prepočasen prenos teže povzroči padec na stran. Ugotovili bomo, da sedež, ki drsi za nami po tleh, podobno kot rep pomaga pri vzdrževanju ravnotežja. Poganjamo enakomerno, noge so napete, kolena rahlo pokrčena.

Če sedež spustimo predse, ga lahko poberemo s tal tako, da se sklonimo in ga primemo za sedežno oporo ali okvir. Enostavneje je, če pri tem vozimo počasi. Najprej se sedežne opore lahko samo dotaknemo.

Če sedež spustimo na tla za telo, ga lahko poberemo s peto. Ko se med poganjanjem peta pomika naprej proti vilicam, jo pomaknemo navznoter, zataknejo za okvir in sedež tako potisnemo navzgor. Čim prej ga ulovimo z roko.

Pri monokolesu z večjim premerom gume bodo meča pogosteje prišla v stik z gumo. To vožnje ne ovira, ampak celo pripomore k temu, da držimo kolo v ravnotežju. Za zaščito kože so primerne močne jeans hlače. Če nosimo kratke hlače, potrebujemo ščitnike za golene (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

SPUST SEDEŽA (ang. *seat drop*)

Sedež spustimo, ga tik pred tlemi prestrežemo s stopalom in ga brcnemo navzgor ter ulovimo z roko (Slika 65).

Med zibanjem pomaknemo zgornjo nogo navznoter, da se drgne ob okvir. Nato začnemo poskakovati s sedežem pred telesom in isto nogo (zdaj sprednjo) potisnemo še bolj navznoter, dokler se ne dotika okvirja ali gume. Spustimo sedež, da začne padati naprej (se nekoliko sklonimo). Preden se dotakne tal, ga zaustavimo s stopalom. Poberemo ga z roko, kasneje pa se ga lahko naučimo brcniti navzgor z nogo (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 65: Pobiranje sedeža z nogo, Vid Skrbinišek (osebni arhiv)

POSKOKI (ang. *hopping*)

Začnemo s poskoki brez monokolesa. Stopala postavimo v predkorak eno pred drugo, kot da bi jih imeli na pedalih. Prožno poskakujemo na prednjem delu stopal, odrinemo se z gibom v gležnjih in rokah, kolena so iztegnjena. Na monokolesu so namreč pri poskokih bolj kot kolena aktivni gležnji.

Na monokolo se postavimo s pedali v vodoravnem položaju. Z eno roko se primemo opore, z drugo čvrsto držimo ročaj monokolesa. Stopala postavimo na pedal s prednjim delom, da kar se da učinkovito izkoristimo odziv z gležnji. Med poskokom z roko vlečemo sedež aktivno navzgor, da so v zraku stopala neprestano v stiku s pedali. To je izjemno pomembno, saj drugače ob doskoku zgrešimo pedala, grob padeč je neizbežen. Telo je vzravnano.

Skačemo lahko tudi brez pomoči rok. Pete obrnemo rahlo navzven, tako da notranji strani stegen prideta v stik s sedežem. S stegenskimi mišicami trdno stiskamo sedež, gležnje pa čim bolj sprostimo, da se lahko učinkovito odrivamo. Sprva je držanje sedeža s stegni naporno in boleče, proti odrgninam kože pomaga predvsem močan stisk mišic ter primerne hlače.

Ko znamo skakati brez pomoči rok, lahko skačemo na monokolesu tudi s kolebnico. Ta naj bo 10 cm daljša kot običajno. Začnimo tako, da jo držimo v eni roki in med vrtenjem ob kolesu poiščemo pravi ritem skakanja. Ritem mora biti časovno usklajen z vrtenjem kolebnice. Sprva je enostavneje vrteti kolebnico na vsak drugi poskok (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Med skokom se lahko tudi obračamo za 90, 180 ali več stopinj in doskočimo v nov položaj. Poskoke lahko izvajamo med vožnjo, med poskokom pedala mirujejo ali pa jih zavrtimo za polovico ali cel obrat (in več) (Wiley, 2011).

Predstavljajmo si, da je monokolo prožna ponjava in z vsakim skokom skočimo višje. Pri skokih z obrati se zgornji del telesa premika le navzgor in navzdol in le malo v kakšno drugo smer (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

POSKOKI STOJE NA GUMI (ang. *hopping standing on the wheel*)



Slika 66: Poskoki stoje na gumi (Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2), 2013)

Stojimo prečno na gumi monokolesa z nogami tesno ob okvirju. Sedež pritiskamo z eno ali obema rokama ob kolena (na začetku z obema rokama). Gibanje je sicer podobno kot pri običajnih poskokih, po vsakem odzivu povlečemo monokolo navzgor (Slika 66).

V izhodiščni položaj lahko pridemo na več načinov. Najenostavneje je začeti tako, da držimo sedež z obema rokama pred seboj in na gumo ob okvir položimo stopalo na primer leve noge. Sedež nato povlečemo proti levi nogi, desno nogo pa postavimo na drugo stran tesno ob okvir.

Druga možnost je, da sonožno skočimo na gumo. Ali pa poskakujemo na mestu in držimo sedež z obema rokama nekoliko pred telesom. Nato se odrinemo in hkrati zasukamo monokolo za četrto obrata ter pristanemo na gumi s stopali ob okvirju (ali pa med letom ne obrnemo kolesa, ampak telo). Pogled je usmerjen naprej. Izgleda težko, vendar videz vara.

Na enak način lahko tudi seskočimo. Pri tem pazimo, da so pedala pred skokom z obratom vodoravna s podlago (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

SKOK Z OBRATOM KOLESKA (ang. *unispin*)



Slika 67: Jure Krempl med izvajanjem skoka z obratom kolesa (Unicycle: šola vožnje z monokolesom, 2013)

Monokolo držimo pred seboj in se odrinemo visoko v zrak. Medtem obrnemo kolo pod seboj za 90 ali 180°, pogosto tudi za 360, 540 ali celo 720° ter doskočimo na pedala ali na gumo (Slika 67).

Pri obratu za 180° držimo sedež z obema rokama – ena roka je na sredini sedeža, druga roka pa zavrti sedež in ga nato ustavi. Pedala so v vodoravnem položaju. Možen je tudi enoročni prijem sedeža. Pri učenju so priporočljivi ščitniki za goleni (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

HOJA PO GUMI SEDE NA KOLESU (ang. *wheel walking*)



Slika 68: Hoja po gumi sede na kolesu (Monotheist, 2013)

Hoja po gumi je zanimiva veščina in pomembna osnova mnogim nadaljnjim trikom. Preden se lotimo učenja, je dobro, če že imamo izkušnje s poganjanjem z eno nogo. Sedež namestimo nekoliko višje kot običajno, v veliko pomoč so tudi čevlji s tankim podplatom.

Z rokami se sprva z obeh strani čvrsto držimo opore, saj je hoja po gumi popolnoma novo gibanje. Imeli bomo občutek, da se ponovno učimo voziti monokolo. Dobro se namestimo v sedež, sedimo pokončno in z vso težo, pogled usmerimo naprej.

Nogo z zgornjega pedala postavimo na gumo pred okvir, tik za njo položimo še drugo stopalo (Slika 68). Težišče telesa se tako (zaradi obeh nog spredaj) pomakne nekoliko naprej, zato se bomo morda morali nagniti malo nazaj. Vzemimo si čas in se udobno namestimo.

Predstavljajmo si, da je kolo tekoči trak, ki se pomika z enakomerno hitrostjo. Vsaj ena noga naj bo vedno na kolesu. Stopala pomikamo naprej proti tlom tako, da postavljamo eno nogo za drugo in kolo vrtimo počasi naprej. Prvi pridejo na gumo prsti, ki so nato čim dlje v stiku z gumo. Gibanje tu izhaja predvsem iz kolen in gležnjev in ne toliko iz kolkov, kakor pri hoji.

Stopala postavljamo na gumo tesno eno za drugim v ravni liniji, kot bi hodili nazaj po vrvi. Diagonalni postavitvi stopal se izogibajmo (prsti naj ne gledajo poševno navzven). Prste postavljamo na kolo čim bližje okvirju, peta pride tako na začetku vsakič nekoliko za sedežno oporo.

Dokler naši koraki ne postanejo polkrožni in tekoči, se trdno držimo opore. Nato poskusimo spreminjati tempo, hodimo hitreje in počasneje, počasi popuščajmo prijem.

Nazaj na pedala je najenostavneje priti v trenutku, ko se začne pedal iz najvišje točke spuščati navzdol. Hitro pogledamo navzdol, da ulovimo pravi trenutek.

Ko hojo po gumi sede na kolesu obvladamo, poskusimo delati zavoje, voziti slalom in osmice. Po gumi lahko hodimo kakor slon – samo po petah, kakor miš – po prstih, kot pingvin – prsti gledajo ven ali pa imamo dve levi nogi – prsti obeh nog gledajo ven v levo. Vozimo lahko tudi po mokri podlagi, v hrib ali poganjamo le z eno nogo, pri čemer prosta noga ne sloni na okvirju, ampak pomaga, da kolo ne uide nenadzorovano naprej (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

HOJA PO GUMI Z ENO NOGO SEDE (ang. *one foot wheel walking*)

Pri učenju si lahko pomagamo z oporo, na primer ob zidu. Eno nogo položimo na gumo, drugo na krono vilic (Slika 69). Vzravnamo se in potisnemo kolo naprej ter takoj nato hitro in nežno podrsamo s stopalom po gumi nazaj do prvotnega položaja. Kolesa med podrsom ne smemo zaustaviti. Zaporedje korakov in podrsov je razmeroma hitro.

Ko se učimo samostojne hoje po gumi z eno nogo sede, vožnjo upočasnimo, se nagnemo rahlo nazaj in se med prenosom noge na gumo za trenutek zaustavimo. Najenostavneje je to storiti takrat, ko se ena noga nahaja (na pedalu) spodaj in zadaj nekje med vodoravnim položajem in kotom 45°. Z drugo nogo hitro stopimo na gumo, nogo s pedala pa takoj zatem položimo na krono vilic (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 69: Vid Skrbinšek hodi po gumi z eno nogo (osebni arhiv)

HOJA PO GUMI STOJE (ang. *standup wheel walking*)



Slika 70: Hoja po gumi stoje (Monotheist, 2013)

Pri tem triku stojimo z eno nogo na okvirju, z drugo nogo pa vrtimo kolo. Krona vilic monokolesa naj bo dovolj široka, da lahko na njej udobno stojimo. Prej moramo obvladati hojo po gumi z eno nogo sede. Naučimo se za trenutek pustiti kolo, da drsi.

Začnemo tako, da primemo sedež z eno roko, z drugo čvrsto držimo oporo. Nogo, s katero bomo vrteli kolo, postavimo delno na okvir, delno pa na gumo (Slika 70). Nekateri menijo, da je najlažje, če namestimo na vilice srednji del stopala, ne prstov ali pete. Drugo nogo nato položimo na okvir. Udobno jo namestimo, saj bo nosila celotno težo. Nagnemo se rahlo nazaj in previdno vstanemo. Ko smo stabilni, pomaknemo nogo, ki bo poganjala kolo, na gumo. Stopalo obrnemo tako, da so prsti usmerjeni navznoter.

Ob opori se poskušamo pomikati naprej, dokler ne dobimo občutka za učinkovito gibanje. Nato se oddaljimo od zidu, še vedno smo vzravnani, sedeža ne držimo in ne gledamo nog. Gibanje je nekoliko drugačno kot pri hoji po gumi z eno nogo sede. Kolesa ne poganjamo le z nogo, ampak tudi s sunkovitimi gibi celega telesa. Nekateri monokolesarji sicer kolo poganjajo večinoma z nogo (kar je bolj stabilno), drugi pa pretežno s telesom (hitreje ter lažje je loviti ravnotežje). V vsakem primeru je med kratkimi koraki treba izvajati kratka drsenja.

V hojo po gumi stoje na kolesu lahko preidemo iz vožnje naprej, zibanja, hoje po gumi z eno nogo sede, drsenja, skoka ali drugega. Med počasno vožnjo naprej to izvedemo tako, da primemo sedež in položimo nogo na gumo v trenutku, ko je pedal v najvišji točki. Takrat ustavimo kolo ter se nagnemo nazaj. Hitro prenesemo na okvir še drugo nogo, vstanemo in začnemo poganjati kolo naprej. Prvih nekaj korakov izvedemo res hitro. Iz drsenja je prehod v hojo po gumi stoje podoben, s to razliko, da preden vstanemo, dlje časa zaviramo kolo (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

HOJA PO GUMI SEDE NAZAJ (ang. *backward wheel walk*)

Hoja po gumi nazaj je še nekoliko počasnejša od hoje po gumi naprej. Stopala pomikamo nazaj v majhnih krogih, tik enega za drugim, gumo pa poganjamo predvsem s petami.

V hojo po gumi nazaj lahko preidemo iz umirjenega zibanja. Zadnji zib je hitrejši in obsežnejši kot običajno. Nihaj kolesa nazaj nam bo tako pomagal pri začetku poganjanja.

Začnemo lahko tudi iz hoje po gumi naprej: ustavimo se, se rahlo nagnemo nazaj, trenutek mirujemo in začnemo vrteti kolo nazaj. Izhod iz tega trika je precej enostaven (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

HOJA PO GUMI Z ENO NOGO SEDE NAZAJ (ang. *backward wheel walk one-footed*)

Položaj je podoben kot pri običajni hoji po gumi sede nazaj, le da nagnemo trup bolj naprej, sedežno oporo pa bolj nazaj, da imamo več prostora za delo z nogo. Tudi tu večinoma poganjamo s peto. Po koraku je zelo težko za trenutek drseti, zato moramo izvesti kratek spust brez pedal (ang. *coasting*). Kolo naj se med koraki vrti, da ohranjamo primerno hitrost (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

HOJA PO OBROČU NAZAJ (ang. *backward spoke walk*)

Hoja po obroču je eden redkih trikov, ki jih je enostavneje izvajati nazaj kot naprej. Bistvo tega trika je hoja po gumi z nogami za okvirjem monokolesa, pri čemer se s stopalom dotikamo roba gume, obroča in lahko tudi naper. Trik je razmeroma preprost, saj za razliko od običajne hoje po gumi nazaj kolesa tu ne vlečemo, temveč ga potiskamo. Noge postavimo za okvir ob stran gume in poskušamo (ob opori) vrteti kolo nazaj. Za dober oprijem močno pritiskamo ob rob gume.

Trik končamo tako, da preprosto položimo noge na pedala in vozimo nazaj. Ko obvladamo ta trik in običajno hojo po gumi nazaj, je zabavno, če gibanji menjujemo (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

HOJA PO OBROČU (ang. *forward spoke walk*)

Držimo se za oporo in položimo noge ob rob gume za okvir. Malo se nagnemo naprej in povlečemo gumo naprej. Noge naj se s čim večjo površino dotikajo gume, pritisk naj bo močan. Pomaga, če so pete na vrhu gume, prsti pa blizu obroča. Poskušamo delati čim daljše korake, čeprav bo to sprva zelo težko (Slika 71). Noge se gibljejo skoraj naravnost navzgor. Pri izhodu iz tega trika položimo noge nazaj na pedala (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 71: Hoja po obroču (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

KOOSH-KOOSH

Ta trik naj bi bil poimenovan po zvoku, ki nastane med njegovim izvajanjem. *Kosh-kosh* velja tudi za enega najpreprostejših načinov za hojo po gumi nazaj.

Eno nogo položimo na monokolo tako, da je peta na okvirju, prsti pa se dotikajo gume. Drugo nogo lahko namestimo za okvir na dva načina: da se prsti dotikajo gume (Slika 72) ali da se gume dotika nart. Noga, ki je za okvirjem, potiska kolo nazaj, noga na okvirju pa nadzira vrtenje kolesa med prenosom zadnje noge naprej (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 72: Trik *koosh-koosh* (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

HOJA PO GUMI STOJE Z BOČNIM GIBANJEM (ang. *sideways wheel walk*)

Stopala položimo pravokotno na gumo tako, da sta nogi vsaka na svoji strani okvirja. Z iztegnjenima rokama se opremo na sedež in se tako s poskakujočimi koraki pomikamo levo ali desno (Slika 73) (Wiley, 2011).

Začnemo tako, da eno nogo za drugo položimo vsako na svojo stran okvirja in v tem položaju poskakujemo na mestu. Nato se rahlo nagnemo v želeno smer in poskušamo pomikati kolo v stran tako, da ga z eno nogo potiskamo, z drugo vlečemo. Pozornost usmerimo na nogo, ki potiska kolo (leva, če se pomikamo levo, in desna, če se pomikamo v desno). Ta noga namreč opravi največ dela in z njo tudi izvajamo popravke v gibanju. Ravnotežje v smeri naprej in nazaj (gledano z monokolesa) vzpostavljamo s spremembo hitrosti poganjanja, ravnotežje na stran pa lovimo z rahlimi nagibi monokolesa v levo ali desno (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

Pomembno je, da vso težo prenesemo prek rok na sedež. Dvignemo se nad sedež in ne poskušamo počepati. Pomikamo se nekoliko hitreje kot pri običajni hoji po gumi, približno tako hitro kot pri vožnji naprej.

Pri izhodu iz tega trika se ustavimo s kratkim drsenjem v stran in rahlim nagibom telesa nazaj. Nato poskakujemo prečno na gumi ter se spustimo nazaj na pedala (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 73: Hoja po gumi stoje z bočnim gibanjem, Vid Skrbinišek (osebni arhiv)

HOJA PO GUMI Z ROKAMI (ang. *hand wheel walk*)

Obstaja več načinov hoje po gumi z rokami. Najbolj pogosta načina sta sede na sedežu z nogami na okvirju in s trebuhom na sedežu z iztegnjenimi nogami (Slika 74). Drugi načini so še: sede na sedežu z nogami v zraku, hoja po gumi s trebuhom na sedežu z bočnim gibanjem, hoja po gumi nazaj in celo hoja po gumi, pri kateri kolo poganjamo samo s palci.

Najbolj enostavna je hoja po gumi s trebuhom na sedežu. Tega trika se lahko začnemo učiti takrat, ko znamo običajno hojo po gumi in trik letalo. Trebuh položimo na sedež in poiščemo najbolj udoben položaj. Nato z eno roko primemo gumo, z drugo okvir in postopoma prenesemo težo z nog na sedež. Ko dosežemo ravnotežje, začnemo z rokami potiskati kolo naprej. Z nekoliko razširjenimi nogami lovimo ravnotežje in pazimo, da se prsti slučajno ne ujamejo med napere. Trik končamo tako, da položimo noge nazaj na pedala (kadarkoli) in začnemo voziti stoje s sedežem pred telesom (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 74: Hoja po gumi z rokami (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

DRSENJE (ang. *gliding*)

Pri drsenju položimo eno nogo na okvir, drugo nogo pa namestimo na gumo in s stopalom izvajamo določen pritisk oziroma po potrebi zaviramo ter tako tudi lovimo ravnotežje (Slika 75). Najenostavneje se je trika naučiti, če znamo prej hoditi po gumi z eno nogo. Poskusimo hoditi po gumi z eno nogo po hribu navzdol in končali bomo v drsenju. Pritisk na gumo je rahel, nagnemo se nekoliko nazaj.

Zabaven trik je drseti med kroženjem. Hitro poganjamo v velikem krogu, nagnemo se v stran ter preidemo v drsenje (čim manj zaviramo). Krog spiralno ožimo, dokler ga ne zaključimo z majhno pirueto (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 75: Drsenje po hribu navzdol (Unicon Brixen, 22. July; Sunday (Part 2), 2013)

SPUST BREZ PEDAL (ang. *coasting*)

Ta izjemna veščina se zdi skoraj neizvedljiva. Le redki monokolesarji znajo dvigniti noge s pedala in se voziti brez kakršnekoli opore na pedala ali na gumo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Med spustom namreč sedimo na sedežu, stopala položimo na okvir, kolo pod nami se prosto vrti. Obstaja tudi spust, pri katerem je ena noga na okvirju, druga pa iztegnjena v zraku (Slika 76). Mnenja glede težavnosti teh dveh trikov se razlikujejo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Predpogoj za učenje trika je obvladovanje zanesljivega in zelo mirnega poganjanja monokolesa z eno nogo ter znanje hoje po gumi sede na kolesu. Priporočljivo je tudi znati drseti na monokolesu, ni pa nujno, saj se mehanizma vzdrževanja ravnotežja razlikujeta.

Spust je zahteven, saj moramo brez stika noge z gumo s telesom usmerjati kolo tako, da ostane pod nami. Na začetku nam lahko pomaga partner, ki se vozi nazaj pred nami in nas podpira s prijemom za dlani, da ne pademo naprej ali nazaj. Poganjamo najprej z eno nogo, ki jo nato položimo na okvir. Opiramo se lahko tudi na nakupovalni voziček.

Trika se nato učimo sami, brez pomoči. Z eno nogo poganjamo čim bolj tekoče in umirjeno, telo je rahlo napeto, roke iztegnjene naprej in navzven. Nogo odmaknemo s pedala hitro in odločno. Preden nam kolo uide izpod težišča telesa, za trenutek dosežemo želeno gibanje.

Sprva drsimo le kratek čas, oziroma takoj pristanemo na nogah (v najboljšem primeru). Toda z vajo postopoma dobimo občutek, kako z rokami, trupom, boki in nogami vzdrževati ravnotežni položaj.

Obstajata dva osnovna načina drsenja: ali obe nogi počivata na okvirju ali pa je ena noga iztegnjena v zraku. Sami poiščemo položaj telesa, ki nam najbolj ustreza. Večini monokolesarjev se zdi enostavnejši prvi način, saj (kljub zahtevnejšemu začetku in nevarnejšemu izhodu iz trika) daje večji občutek stabilnosti.



Slika 76: Spust brez pedal z iztegnjeno nogo, Tim Kropivšek (osebni arhiv)

Najpogostejše težave in njihovi popravki:

TEŽAVA: kolo ostaja za težiščem telesa, padamo v smeri naprej. **POPRAVEK:** v bokih se sklonimo naprej, roke potujejo naprej in navzdol. Sedež in boke s tem premaknemo nazaj, težišče telesa pa naprej nad kolo.

TEŽAVA: kolo uhaja pred telo, padamo v smeri nazaj. **POPRAVEK:** vzravnajmo se in dvignimo roke navzgor. Sedež in težišče tako premaknemo naprej nad kolo.

Da po popravku ne bomo začeli izgubljati ravnotežja v drugo stran, naj bodo gibi zgornjega dela telesa čim bolj počasi in umirjeni, ne siloviti. Postopoma se bomo naučili vožnjo (bolj kot s trupom) uravnavati pretežno s pravočasnimi gibi rok. Gibanje bo tako postalo bolj natančno. S premikom trupa je gib namreč bolj grob in lahko monokolesarja nenadzorovano vrže naprej ali nazaj. S pravočasnim gibom rok se temu izognemo.

Mnogim monokolesarjem se zdi sprva trik enostavneje izvajati med hitro vožnjo. Monokolo je takrat bolj stabilno, dlje časa ostanemo v ravnotežju brez večjih popravkov v gibanju. Ko pa postanejo popravki potrebni, jih je med hitrim vrtenjem kolesa težje izvajati. Med počasno vožnjo je sicer ravnotežje težje loviti, imamo pa zato več časa, da opazimo, kako naše gibanje vpliva na kolo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Izhod iz trika je razmeroma enostaven. Najenostavneje je najprej preiti v drsenje, nato v hojo po gumi in nazadnje na pedala (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

POGANJANJE Z ROKAMI (ang. *handride*)

Monokolo obrnemo narobe (zadnji ščitnik gleda naprej) in sedež namestimo pod trebuh k popku, z rokami primemo pedala. Odrinemo se od tal ter istočasno močno povlečemo spodnji pedal navzgor, zgornjega pa navzdol. Poganjamo nazaj, saj je tako najenostavneje in varneje. Pri poganjanju naprej obstaja večja verjetnost, da se bomo prevrnili naprej in se ne bomo mogli ujeti na noge. S prilagajanjem hirosti vožnje ohranjamo telo nad kolesom, z nogami si lahko pomagamo loviti ravnotežje (Slika 77).

Izhod iz trika je preprost – eno roko odmaknemo in na njeno mesto postavimo nogo. Ob vzravnavi gre še druga noga samodejno na pedal. Izvedemo še skok z obratom kolesa.

Če želimo preiti iz običajne vožnje naprej v poganjanje z rokami, moramo prav tako najprej obrniti kolo s skokom z obratom kolesa. Nato med zibanjem na mestu povlečemo sedež predse in ga položimo pod trebuh. Sklonimo se, kolikor se lahko, ter na koncu ziba zgrabimo najprej en pedal in nato še drugega (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 77: Poganjanje monokolesa z rokami (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

VRTENJE (ang. *spin*)

Na monokolesu krožimo v vse manjših in manjših krogih. Pri tem ves čas poganjamo pedala in se nagibamo v smer vrtenja proti središču krožnice, dokler se ne vrtimo v krogu, katerega premer je enak premeru našega kolesa. Tako kot pri zavijanju, si pomagamo z gibom v bokih in pritiskom notranjega dela stegna zunanje noge ob sedež. Zunanja noga z vsakim obratom potiska kolo v zavoj (Wiley, 2011).

Med pravim vrtenjem imamo občutek, da se pomikamo desetkrat hitreje kot običajno in pri tem ni treba usmerjati kolesa, temveč nas vodi čudežna sila. Če pedal med vrtenjem zadane tla, pomeni, da smo se nagnili premočno (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

Pomagamo si lahko z odzivom od zidu (ali s hokejsko palico). Pred zidom upočasnimo vožnjo, ves čas vrtenja moramo biti vzravnani. Z eno roko se počasi in močno odrinemo od zidu v smeri vožnje. Zavrtimo se najprej za 180°, nato za 360° in tako dalje. Obrat za 360° ni dosti zahtevnejši, saj se po vrtenju peljemo naprej v isti smeri. Da se nam ne zavrti, si pomagamo s pogledom: čim dlje gledamo v smeri vožnje, nato s hitrim zasukom glave s pogledom prehitimo obračanje telesa in najdemo novo oporno točko.

Prepričljiv trik je, ko se dva monokolesarja pripeljeta nasproti vsak s svoje smeri in se z iztegnjeno roko odrineta drug od drugega (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

POGANJANJE Z ENO NOGO Z VRTENJEM OKROG DRUGE NOGE (ang. *toe point spin*)

Najprej se naučimo tekoče in zanesljivo poganjati monokolo z eno nogo, drugo pa pri tem iztegnemo naprej in v stran. Tako vozimo v velikih in postopoma vse manjših krogih. S konico čevlja iztegnjene noge se začnemo v kratkih enakomernih presledkih dotikati tal v središču kroženja, vedno na istem mestu. Ko to znamo, se učimo z drugo nogo enakomerno poganjati okoli iztegnjene noge, ki zdaj miruje na mestu in je v stalnem stiku s podlago. Teža telesa je pri tem na kolesu, ne na nogi (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

Ko se te zahtevne veščine naučimo še z drugo nogo, lahko poskusimo menjati nogi in smer vrtenja (kar je izjemno težko) (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

PIRUETA (ang. *pirouette*)

Piruet je podobna obratu, le da med vrtenjem ne poganjamo pedal (Slika 78). Iz vožnje naprej (ali nazaj) ostro zavijemo v obrat za 180° in nadaljujemo v smeri nazaj (ali naprej). Obrat nato povečamo na 360° in več. Pedala so vodoravno, rotacijo ohranja inercija. Ko se začnemo vrteti, lahko rotacijo dodajamo kot balerine: vstanemo in odročene roke počasi približujemo k trupu. Pirueta je veljavna, če naredimo zaporedoma tri obrate (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 78: Pirueta (Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2), 2013)

VZPON V ZIBANJE (ang. *mount to idle*)

Izvedemo standardni vzpon in nato takoj preidemo v zibanje, bodisi z obema nogama, bodisi z eno nogo (tudi iztegnjeno) (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

VZPON Z VRTENJEM KOLESA (ang. *rolling mount*)

Monokolo potiskamo pred seboj. Izberemo primeren trenutek in stopimo na pedala, ne da bi se kolo medtem ustavilo (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

VZPON NA MONOKOLO V STILU DAME IN GOSPODA (ang. *side mount*)

Pri damskem vzponu se postavimo na levo stran monokolesa in položimo levo nogo na levi pedal (ki je spodaj). Z desno roko držimo sedež nekoliko zadaj, medtem ko iztegnjeno desno nogo, zanihamo naprej prek sedeža.

Vzpon na monokolo za gospode je zelo podoben. Razlikuje se v tem, da sedež z desno roko potiskamo nekoliko naprej in z desno nogo zanihamo nazaj prek zadnje strani sedeža.

Oba načina lahko popestrimo tako, da preden sedemo, z nogo naredimo še dodaten krog ali dva okoli sedeža (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

VZPON NAZAJ (ang. *reverse mount, back mount*)

Običajen vzpon, ki ga izvedemo obratno – nazaj. Stojimo pred monokolesom, sedež namestimo pod zadnjico ter stopimo na pedal, ki je obrnjen malenkost naprej. Kolo se bo pod nami pomaknilo naprej pod težišče telesa. Občutek je podoben kot pri zibanju (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).

VZPON S SKOKOM (ang. *jump mount*)



Slika 79: Vzpon s skokom, Nejc Malik (osebni arhiv)

Obstaja veliko načinov, kako se s skokom vzpeti na monokolo. Začetnik bo tu v vsakem primeru potreboval precejšnjo mero poguma.

Vaja, ki nam bo pri tem pomagala, je sonožni skok v višino na drugo stopnico. Pri vzponu s skokom na monokolo je višina doskoka na pedala manjša od višine dveh stopnic. Pazimo, da doskočimo istočasno z obema nogama.

Monokolo stoji pred nami, pedala so v vodoravnem položaju. Pomembno je, da sta pedala enako visoko. Z eno roko držimo sedež spredaj za držalo (lahko tudi z obema rokama) in ga nagnemo proti sebi, kar na videz pripomore k zmanjšanju višine doskoka. Odrinemo se in skočimo naprej na pedala tako, kot bi želeli skočiti na stopnici. Pristanemo na nogah ter doskok amortiziramo z gležnji in koleno. Če se nam zdi enostavneje, lahko doskočimo

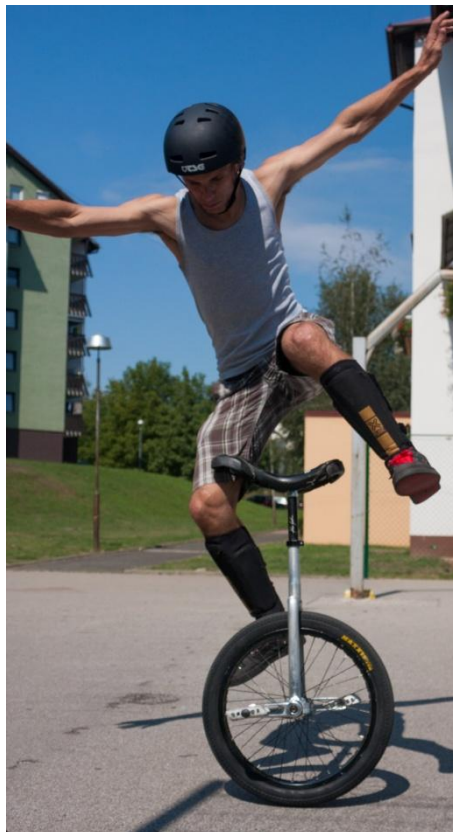
namesto na pedala sprva na gonilke. Vzpon s skokom je takoj za osnovnim vzponom najbolj enostaven vzpon (čeprav je sprva zastrašujoč).

Druge možnosti so, da med skokom monokolo obrnemo za četrto, pol ali za cel obrat in doskočimo v nov položaj. Ali pa že pred skokom monokolo postavimo ob stran (Slika 79) ali za telo (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

SAMOMORILSKI VZPON (ang. *suicide mount*)

Samomorilski vzpon je težja in bolj atraktivna različica vzpona na monokolo s skokom, saj ga izvedemo brez pomoči rok (Slika 80). V tem primeru balansiramo sedež in ga spustimo tik pred sonožnim odzivom. Prej ga bomo spustili, bolj prepričljiv bo trik. Ves čas pozorno opazujemo gibanje sedeža – odriniti se moramo v pravem trenutku, da bo sedež ob doskoku na pravem mestu.

Ker trik vliva strah v kosti, se ga lotimo postopoma. Vadimo z nežnim prijemom sedeža, držimo ga le z nekaj prsti in na koncu le še z mezincem. Pedala naj bodo vodoravna s podlago, balansiranje sedeža pa natančno, da bo začel padati v pravo smer – nazaj (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 80: Vzpon s skokom in obratom brez pomoči rok, Tim Kropivšek (osebni arhiv)

VZPON NA MONOKOLO S POTEGOM Z NOGO ZA SEDEŽ (ang. *kickup mount*)

Ta vzpon je zelo atraktiven, ni pa se ga tako težko naučiti, kakor morda izgleda. Monokolo leži na tleh, pedal, ki se dotika tal, je zgoraj. Desno nogo položimo na spodnji pedal, s prsti leve noge pa sežemo tesno pod sedež (Slika 81). Z odločnim gibom prenesemo težo na pedal, istočasno pa leva noga sune sedež proti telesu (Slika 82). Ko sedež tleskoma udari ob notranjo stran stegna (desne noge), hitro sedemo nanj in postavimo na pedal levo nogo. Pri prvih poskusih nam bo v pomoč, če znižamo sedež in se opremo na partnerja. Sedež lahko za začetek ulovimo tudi z roko in ga namestimo med noge (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 81: Priprava na vzpon s potegom noge za sedež, Tim Kropivšek (osebni arhiv)

Slika 82: Leva noga sune sedež pod telo, Tim Kropivšek (osebni arhiv)

VZPON NA MONOKOLO S POTEGOM ROKE ZA SEDEŽNO OPORO (ang. *pickup mount*)

Monokolo leži na tleh tako, da se sedež s sprednjim ščitnikom dotika tal. Z obema rokama držimo gumo, da le-ta stoji stabilno pokonci. Sonožno skočimo na vodoravno postavljena pedala in s prijemom rok blokiramo gumo (Slika 83). Trenutek po doskoku primemo za sedežno oporo, dvignemo sedež ter ga namestimo med noge (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 83: Sonožen skok na vodoravno postavljena pedala, Tim Kropivšek (osebni arhiv)

VZPON S SKOKOM V HOJO PO GUMI (ang. *side jump to wheel walk*)

Ko znamo že kakšen preprost način, kako se vzpeti na monokolo v položaj, primeren za hojo po gumi (na primer: sedež je med nogami, mi pa prenesemo obe nogi na gumo), lahko poskusimo skok v stran na monokolo. Stojimo ob monokolesu in z eno roko držimo zadnji del sedeža. Skočimo navzgor in v stran ter z nogo zanihamo okrog sedeža (z roko medtem nagnemo sedež nazaj) (Slika 84). Nogo položimo čvrsto na gumo in ublažimo udarec. Hitro prenesemo sedež naprej in sedemo nanj. Skok ni visok, gre bolj za to, da sedež zanihamo podse in nadaljujemo s hojo po gumi (Unicyclopedia/Freestyle, 2012).



Slika 84: Odriv v vzpon s skokom v hojo po gumi, Vid Skrbinšek (osebni arhiv)

20 IGRE IN TEKMOVANJA

HOKEJ NA MONOKOLESIH

Hokej na monokolesih je bil prvič posnet leta 1925 v filmu *Variete*. Danes so ustanovljene že najmanj tri nacionalne lige; v ZDA je registriranih 10 klubov, v Nemčiji 53 ter v Švici približno 20. Posamezne ekipe se nahajajo tudi v Franciji, Avstraliji, Hong Kongu, Koreji, Singapurju in na Danskem. Tudi v vodilnih ekipah igrajo mešano moški in ženske različnih starosti (Cohn in Russell, 2012).

Igra je primerna tudi za začetnike, saj si med vožnjo lahko pomagamo s palico. Na manjši igralni površini naj bo igralcev manj, uporabimo lahko majhne gole. Učitelj poskrbi, da so igralci enakomerno razporejeni po igrišču in da se vsi naenkrat ne podijo za žogo. Sodnik se bolj osredotoča na igralce in uporabo palic, kot pa na žogo, saj ta ne poškoduje nikogar (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

KOŠARKA NA MONOKOLESIH

Igra je bila zelo popularna v Nemčiji leta 1990, danes pa je bolj priljubljena hitrejša igra hokeja. Turnirji se redno izvajajo na prvenstvih *Unicon*. Zelo uspešne ekipe prihajajo iz Puerto Rica, Norveške, ZDA, pa tudi iz Francije in Švice. Pravila igre so podobna pravilom običajne košarke (Cohn in Russell, 2012).

Da bi bila igra zabavna in zanimiva, je priporočljivo, da se znajo igralci samostojno vzpeti na monokolo brez opore (po možnosti z žogo v roki) ter med vožnjo pobrati žogo s tal (vsaj en igralec iz ekipe). Med vožnjo znajo voditi žogo, jo podajati ter metati na koš (Wiley, 2011).

ROKOMET NA MONOKOLESIH

Rojstni kraj rokometna na monokolesih je vas Chrzelice na Poljskem, kjer so ga začeli igrati v poznih sedemdesetih. Uporablja se standardna rokometna žoga. Igralci ciljajo navpičen obroč, nameščen 1,8 metra nad tlemi (Cohn in Russell, 2012).

ODBOJKA NA MONOKOLESIH

Pri odbojki na monokolesih ugotovimo, da smo na kolesu zelo počasni. Preden se pripeljemo do žoge, je ta že na tleh. Igro lahko prilagodimo tako, da (glede na sposobnosti igralcev) pred odbojem dovolimo en ali dva odboja žoge od tal.

Sicer pa je odbojka po mnenju nekaterih monokolesarjev izmed vseh moštvenih iger najbolj dolgotrajna. Nek monokolesar (Games on unis, 1999) jo je opisal takole: »To je najbolj

dolgočasna igra, kar sem jih kdaj igral. Ves čas se gugaš na mestu, za vožnjo je zelo omejen prostor in žoga prileti vedno na mesto, kjer je ne moreš prestreči, na primer en meter na levo ali neposredno v tvoj obraz.«

SPOMIN

To je igra spretnosti in spomina. Prvi monokolesar izvede poljuben trik, ki ga mora drugi za njim ponoviti ter dodati svojega. Tretji ponovi oba trika in zopet doda novega in tako dalje. Kdor se zmoti, zameša vrstni red ali trika ne more izvesti, izpade iz igre. Zadnji igravec, ki ostane v igri, je zmagovalec (Wiley, 2011).

Različica igre: igralci so postavljeni v krog. Prvi izvede trik, ki ga vsi ponovijo. Nato drugi prikaže svoj trik in vsi skupaj ponovijo oba trika in tako naprej. Izpadanja ni, cela skupina skuša brez napak in v pravilnem vrstnem redu ponoviti vse spretnosti (Wiley, 2011).

ZBIJANJE

Vsi igralci razen enega vozijo kolesa v označenem krogu. Igravec, ki je izven kroga, poskuša z mehko žogo zadeti ostale. Preden vrže žogo, mora sedeti na monokolesu. Iz igre izpade tisti, ki ga lovec zadene (šteje dotik žoge telesa), in vsak, ki se z eno ali obema nogama dotakne tal. Zmagovalec je zadnji igravec v krogu (Wiley, 2011).

Različica igre: lovec po uspešnem metu zamenja vlogo z zbitim igralcem. Igralci znotraj kroga se morajo v primeru padca takoj vzpeti na kolo in nadaljevati z vožnjo brez vmesnih korakov. Za popestritev igre lahko uporabimo dve žogi (Wiley, 2011).

OPONAŠANJE

Igralci vozijo v koloni drug za drugim. Prvi prikaže poljuben trik ali gibanje (na primer prekriža roke za hrbtom in se skloni), ostali ga posnemajo. Nato zapusti svoje mesto in gre na rep kolone (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

SLEPEC

Igralci so razporejeni v pare. Eden med vožnjo po širokem praznem prostoru vozi miže, drugi ga usmerja z govorom. Nato zamenjata vlogi (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Različica: s stožci (plastenkami) postavimo zelo preprost poligon. Pari nato tekmujejo, kateri slepec bo po navodilih partnerja uspešneje in hitreje prevozil postavljeno progo.

SKUPINE

Monokolesarji vozijo po prostoru. Izbran igralec ali učitelj zakliče številko od ena do števila igralcev v igri. Monokolesarji skušajo nato čim hitreje tvoriti skupine s klicanim številom igralcev. Kdor se ni uspel vključiti v skupino/par, za določen čas izpade ali opravi dodatno nalogo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

SLIKAR

Igralec si izmisli na primer neko črko (številko, preprost lik) in jo med vožnjo kot s čopičem zariše na tla. Drugi morajo ugotoviti, katero črko je napisal. Kdor prvi ugame pravo, postane nov slikar (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

KRADLJIVEC

Sredi prostora leži na kupu toliko monokoles, da glede na število igralcev eno kolo vedno manjka. Učitelj ali izbran igralec vklopi glasbo. Dokler glasba igra, tečejo igralci okrog koles. Ko glasba nenadoma utihne, skuša vsak zgrabiti svoje kolo, sede nanj in se začne voziti. Kdor ne dobi monokolesa, izpade. Ko začne glasba zopet igrati, monokolesarji sestopijo in vrnejo kolesa na kup. Eno monokolo ponovno odstranimo.

Različica za izkušene monokolesarje: kdor ne uspe zgrabiti kolesa, se lahko reši tako, da se poskuša voziti z nekom v paru (več koles odstranimo, več igralcev se skuša voziti na enem kolesu). Zabavna možnost je tudi ta, da odstranimo kakšen sedež, odstranimo ali pod neobičajnim kotom pritrdimo gonilke, delno spustimo zrak iz gum in tako dalje (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

RIBIČ, KAKO GLOBOKA JE VODA

Na eni strani širokega prostora stoji ribič, na drugi so ostali igralci. Igralci zakličejo: »Ribič, ribič, kako globoka je voda?« Ribič si izmisli: »Globoka je 42 metrov!« Oni spet: »Kako pa naj pridemo na drugo stran?« Ribič jim pove, s pomočjo kakšnega gibanja ali trika je možno prečkati vodo. Na primer v vožnji nazaj ali s poganjanjem z eno nogo. Kdor gibanja ne more izvesti ali pade s kolesa, ga sme ribič z dotikom spremeniti v svojega ribiškega pomočnika. Drugi so rešeni in nadaljujejo z igro (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

SUMOBORBA

V manjšem krogu sta dva sumoborca, ki ovirata drug drugega z vlečenjem, potiskanjem, odiranjem s komolci, naslanjanjem na soigralca in z blokiranjem. Zmaga tisti, ki dlje časa ostane na monokolesu in znotraj kroga. Prepovedano je vlečenje za oblačila, udarci (s

komolcem), ugrizi ali kakršnokoli dejanje, ki bi lahko poškodovalo soigralca (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

Različica: v večjem krogu je lahko hkrati več borcev.

MAČKA IN MIŠKA

Vsi igralci razen mačke in miške tvorijo, držeč se za roke, krajše verige (dva ali trije igralci). Mačka lovi miško, ki se reši tako, da se prime konca verige. V tem trenutku postane igralec na drugem koncu te verige nova miška. Ko mačka ulovi miško, se vlogi zamenjata (Pavarno, 2005).

POLŽJA VOŽNJA

Igralci tekmujejo, kdo bo počasneje prevozil razdaljo desetih metrov. Guganje na mestu, lovljenje ravnotežja brez poganjanja, pretirano obračanje, vožnja nazaj in skakanje ni dovoljeno. Progo lahko postavimo tako, da na tla zarišemo dve vzporedni črti (razmaknjeni od 30 do 50 centimetrov), med katerima se sme voziti (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

VERIGA

Monokolesarji skušajo med vožnjo tvoriti čim daljšo verigo (Anders-Wilkens in Mager, 2007).

SLALOM

Igralci tekmujejo, kdo uspešneje vozi slalom med stožci, postavljenimi zelo blizu drug drugega (Wiley, 2011).

ŠPRINT

Vsa monokolesa naj imajo pri tekmovanjih v šprintu enako velik premer kolesa ter enako dolžino gonilk. Tekmovalci štartajo izza štartne črte, z eno nogo pripravljeni na vzpon. Tekmujejo lahko vsi hkrati (če imamo dovolj prostora), v več skupinah, v parih ali posamezno. Kdor pade, je diskvalificiran (Wiley, 2011).

PREMAGOVANJE RAZDALJE

Pri tekmovanjih na srednje in dolge proge testiramo hitrost in vzdržljivost. Proga je lahko ravna, krožna ali po terenu. Hkrati lahko štarta več tekmovalcev. Če tekmovalec pade ali se z nogo dotakne tal, sme z istega mesta nadaljevati vožnjo (hoditi ni dovoljeno). Dolžina proge je poljubna, postavljena naj bo na neprometnih površinah. Označimo jo lahko s starimi gumami (Wiley, 2011).

Različica 1: dva tekmovalca tekmujeta v krogu. Štartata na nasprotnih straneh. Kdor prvi prehití drugega, je zmagovalec.

Različica 2: več tekmovalcev enakomerno razporedimo po krogu (enake vmesne razdalje). Kogar prehití drug monokolesar, izpade. Zmaga zadnji tekmovalec na progi.

DRUGO

Poleg naštetih iger se na monokolesih lahko s prirejenimi pravili igramo tudi druge igre, kot so različna lovljenja (na primer: črni mož, hobotnica), štafetne igre, organiziramo lahko obhodno vadbo, vadbo po postajah (prva postaja: vaje za hokej na monokolesih – streljanje, podajanje; druga postaja: triki – vzpon na monokolo, vožnja nazaj, hoja po gumi ...) (Wiley, 2011).

Pri vseh igrah upoštevajmo splošna in specifična pravila varne vadbe. Preverimo, ali so zračnice primerno napolnjene ter vijaki ustrezno pritrjeni (Wiley, 2011).

21 PREMAGOVANJE OVIR

Trial oziroma premagovanje ovir je navdihujoča igra spretnosti, moči in ravnotežja in eden najboljših načinov za izboljšanje tehnike vožnje po vseh vrstah grobe podlage. Cilj *trial* monokolesarstva je vožnja prek ovir, ki jih najdemo praktično vsepovsod, pa naj bodo to stebriči, zidovi in ograje urbanega okolja ali skale, hlodi in jarki v naravnem okolju. Gre za tehnični izziv – monokolesar poskuša od začetka do konca uspešno premagati zaporedje ovir, ne da bi pri tem padel ali sestopil s kolesa (Holm, 2012).

STOJA NA MESTU

Pri premagovanju ovir je, tako kot pri drugih načinih vožnje, najbolj pomembna gibalna sposobnost ravnotežje. Najčistejša oblika vzdrževanja ravnotežja na monokolesu je stoja na mestu, pri čemer se kolo in pedala ne premikajo. Izvajanje stoje na mestu za več kot nekaj sekund je precej zahtevna naloga, ki pa se nam kasneje obrestuje in se odraža pri vseh stilih vožnje (Holm, 2012).

Bistvo vzdrževanja ravnotežja na monokolesu ni skrito v rokah, temveč v središču telesa. Roke sicer znatno pripomorejo k ohranjanju ravnotežja, a vendarle ostaja najpomembnejši način pomikanje položaja bokov (Holm, 2012).

Osnovni princip vzdrževanja ravnotežja je sledeč: če se zgornji del telesa nagiba na desno in nam grozi padec, moramo monokolo z boki potisniti v levo. Tudi če smo na kolesu močno nagnjeni na eno stran, je lahko naš položaj uravnotežen, če je monokolo dovolj odklonjeno na drugo stran. Postopoma želimo doseči le minimalne nagibe, ki jih je moč uravnavati s pravočasnimi gibi rok in trupa (Anders-Wilkens in Mager, 2010).

V mirovanju je teža telesa bodisi na sedežu, bodisi na nogah. Pomagamo si tako, da pogled usmerimo meter ali dva predse in se osredotočimo na točko, ki miruje. Stojimo na mestu ne vadimo le namensko, saj bo kmalu postala dolgočasna. Trenirajmo mimogrede ob vsaki priložnosti – ravnotežje na mestu poskusimo vzdrževati po skokih in doskokih, po vzponu na monokolo, pri čakanju na zeleno luč ali med igro (Holm, 2012).

RAVNOTEŽNOSTNA VOŽNJA

Ravnotežje treniramo tudi z vožnjo po ozkih površinah, kot so črte, robniki pločnikov, klopi, hlodi, železniški tiri, ograje, leseni tramovi, nizki zidovi in podobno. Način, kako vzdržujemo ravnotežje, je v osnovi podoben kot pri stoji na mestu, le da se zdaj pomikamo naprej. Izgubo ravnotežja tu bolj kot s pretiranimi nagibi trupa, nadomeščamo z obračanjem. Če začnemo padati v desno, se obrnemo v desno; če nas zanaša v levo, monokolo zasukamo levo. Na širših ali ožjih površinah je princip enak, le da imamo nekje več, drugje pa manj manevrskega prostora. Predvsem na zelo ozkih površinah, kjer za obračanje ni dovolj prostora, je

dobrodošla tudi kompenzacija s trupom in rokami. Da ne bo pomote: za ravnotežnostno vožnjo ni treba obvladati stoje na mestu, pomaga pa, če razmišljamo tudi na ta način.

Izberimo ozek predmet oziroma takšno površino, ki bo dovolj stabilna, da se ne bo nagnila, prekucnila ali nam na njej ne bo spodrsnilo (npr. robnik pločnika). Z odročenimi rokami nepretrgoma poganjajmo pedala in pri tem ohranjajmo napetost v mišicah (Slika 85). Pogled usmerimo meter ali tri predse v tla. Vrvohodci se osredotočijo na bolj oddaljeno točko, monokolesar pa mora videti vsako najmanjšo neravnino na terenu, da se lahko nanjo še pravočasno pripravi.



Slika 85: Kris Holm med vožnjo po ograji (One Wheel, 2013)

Poskušajmo se ustaviti s pedali v različnih položajih in nato nadaljevati z vožnjo. Guma je širša, kakor se nam morda zdi. Ko enkrat dobimo občutek za širino gume, bomo presenečeni ugotovili, da se lahko obrnemo na zelo ozki površini. Sprva vadimo na površinah, ki so blizu tal in smo vsak trenutek pripravljeni na padec. Poiščemo mejo, kjer še lahko varno skočimo na tla (Holm, 2012).

VIŠINA SEDEŽA IN TLAK V ZRAČNICI

Višina sedeža igra odločilno vlogo pri vzdrževanju ravnotežja, obvladovanju skokov ter pri samem nadzoru med vožnjo. Pri premagovanju ovir običajno nastavimo sedež nižje kot pri gorskem in cestnem monokolesarstvu, vendar je to odvisno od posameznikovih navad in izbire. Nizek sedež omogoča učinkovito blaženje tresljajev pri skokih in doskokih, saj imamo med nogami in sedežem dovolj prostora, da se uspešno odrinemo ali doskok ublažimo z nogami in trupom. Če je sedež nastavljen prenizko, je vožnja nerodna, ravnotežje je težje vzdrževati in v nestabilnih položajih med skoki nas hitreje zanese naprej. Dokler ne najdemo sebi najbolj primerne višine sedeža, vzemimo s seboj ključ imbus in eksperimentirajmo.

Tlak v zračnici močno vpliva na uspešnost skokov. Če je zračnica preveč napolnjena, imamo občutek »mrtve« gume, ni zelenega odboja. Če je napolnjena premalo, pa lahko pride do poškodb obroča. Tlak preverimo tako, da poskakujemo po drobni veji ali kamnu in opazujemo, kako se guma odziva (Holm, 2012).

SKOKI

Na zahtevnem terenu je obvladovanje tehnike skokov izjemno pomembno. Tudi če smo gumo našega monokolesa do zdaj le redko odlepili od podlage, se to veččino tudi pri vožnji po manj zahtevnem terenu splača uporabiti. S skoki prek manjših izboklin tako varčujemo z energijo in umirimo tek kolesa. V nadaljevanju bodo predstavljeni trije osnovni načini skokov: skoki iz mirovanja, pri katerih se kolo med skokom ne vrti (s sedežem med nogami) (ang. *static seat-between-legs hops*), skoki s sedežem pred telesom (ang. *static seat-in-front hopping*) in skoki naprej, pri katerih se kolo vrti (ang. *rolling hops*).

Pri skoraj vseh načinih skokov zgrabimo sedež in ga vlečemo navzgor, da so stopala ves čas v tesnem stiku s pedali. Odvisno od načina skoka držimo sedež spredaj, zadaj ali s strani. Le pri nizkih poskokih in majhnih popravkih v negotovih situacijah držimo sedež s stegni med nogami, da lahko z odročeni rokami lovimo ravnotežje. Nekateri *trial* monokolesarji imajo med skoki spredaj levo, drugi desno nogo, eni držijo sedež z levo, drugi spet z desno roko. Priporočeno je, da je zadaj tista noga, ki je zadaj tudi pri vzponu na monokolo. Tako imamo takoj po vzponu noge že v primernem položaju za izvedbo skoka (dodatni vrtljaj ni potreben, zanj tudi ni vedno dovolj prostora) (Holm, 2012).

A) SKOKI IZ MIROVANJA S SEDEŽEM MED NOGAMI (ang. *static seat-between-legs hops*)

Ta najbolj osnovna tehnika skokov je uporabna v primerih, ko ne skačemo zelo visoko, ko takoj po doskoku zavrtimo kolo naprej, ko je teren za doskok takšen, da moramo po pristanku zavirati. Na majhni površini, kjer ni dovolj prostora za zibanje na mestu, ravnotežje preprosto vzdržujemo z zaporednimi skoki.

Želimo, da bi z vajo vsak skok postal nadzorovano gibanje, s katerim ohranjamo ravnotežni položaj in pri tem porabimo čim manj energije. Začnemo na ravnih, gladkih tleh. Ustavimo se s pedali v vodoravnem položaju, roka pa drži sedež spredaj za držalo. Za trenutek sprostimo mišice in se nato hitro odrinemo navzgor. Pri tem izkoristimo odbojni učinek zračnice. Skok je učinkovit, če kratki mišični sprostitev sledi zelo hitra mišična kontrakcija. Močno pokrčenje kolen ali celo globok počep je neučinkovit, saj pri tem ne moremo izkoristiti odbojnega učinka gume. Pri pravilno izvedenem odskoku imamo občutek breztežnosti monokolesa – bolj kakor da bi sedež vlekli navzgor, ga le usmerjamo.

Skočimo najprej enkrat in nadaljujmo z vožnjo. Vadimo tako dolgo, da bomo znali poskočiti večkrat in bomo z vožnjo nadaljevali, ne da bi imeli pri tem težave z ravnotežjem. Postopoma povečujemo višino skokov in med poskoki vadimo stojo na mestu.

Izberemo primerno visoko oviro. Zapeljemo se ob oviri s trupom obrnjeni diagonalno proti njej. Razdalja, s katere se bomo odrinili, je odvisna od višine ovire – če smo preblizu, bomo s pedalom zadeli ob oviro, če smo predaleč, je ne bomo dosegli. Točka odriva naj bo približno toliko oddaljena od ovire, kolikor je ovira visoka. Roka, ki drži sedež, je na nasprotni strani ovire. Poskakujemo na mestu, dokler ne vzpostavimo ravnotežnega položaja in se nato med odzivom nagnemo nekoliko proti oviri (Holm, 2012).

B) SKOKI S SEDEŽEM PRED TELESOM (ang. *static seat-in-front hopping*)



Slika 86: Skok s sedežem pred telesom (Monotheist, 2013)

Ko želimo skakati višje, primemo sedež s strani in ga držimo pred telesom. Za vajo najprej vozimo monokolo s sedežem pred telesom naprej, nazaj in se zibamo na mestu, dokler nismo tako gotovi, da okvirja ne rabimo več stabilizirati s pomočjo roke. Poiščemo nizko oviro in se pripeljemo na primerno razdaljo s trupom obrnjeni diagonalno proti oviri. Sedež povlečemo predse in položaj stabiliziramo s poskoki na mestu. Nagnemo se proti oviri, za trenutek sprostimo mišice in se nato eksplozivno odrinemo navzgor. Med letom se monokolo nagne, kar poveča višino doskoka. Pred doskokom povlečemo monokolo navzgor, težišče telesa naj bo pri tem čim nižje (Slika 86). Višino skoka učinkovito povečamo tudi tako, da izvedemo nizki vodoravni predskok en do dva metra pred oviro (Holm, 2012).

C) SKOKI NAPREJ, KOLO SE VRTI (ang. *rolling hop*)

To je skok, pri katerem se iz vožnje v smeri naprej odrinemo, ne da bi se zaustavili. Skok je uporaben pri premagovanju ovir (Slika 87), kjer imamo dovolj prostora za zalet in je podlaga

za doskok zanesljiva, ter pri gorskem monokolesarstvu, kjer se pri preskokih nočemo vsakokrat zaustaviti.



Slika 87: Skok s sedežem naprej, pri čemer se kolo vrti (Unicon Brixen, 2013)

Pred odzivom je najpomembneje, da imamo noge v primernem položaju za odziv: dominantna noga je zadaj in malenkostno pod vodoravnim položajem. Ta položaj želimo doseči dovolj stran od ovire, da imamo čas povleči kolo navzgor in dovolj blizu nje, da smo nad oviro v najvišji točki leta. Včasih pomaga, če se oviri približamo v rahlem loku in s prilagoditvijo globine loka dosežemo optimalen odzivni položaj. Najbolj zanesljiv načina pa je, da zalet umerimo. Na mestu odziva med poskakovanjem postavimo pedala v primeren položaj in se zapeljemo nazaj po zalet.

Med zaletom pridobimo hitrost in pred odzivom primemo ročaj monokolesa. Sunkovito se zaustavimo (teža telesa se pomakne naprej), istočasno pokrčimo telo ter povlečemo monokolo navzgor in predse. Telo vzravnamo šele, ko se guma pri doskoku dotakne tal (Holm, 2012).

OPORA NA PEDALU (ang. *pedal grab*)

Če je površina za doskok previsoka ali nerodna in bi bil pristanek zato tvegan, lahko namesto na gumo doskočimo na pedal. Pedal seže višje kot guma in če se z njim opremo na oviro, lahko nato še z enim odzivom dosežemo njen vrh. Na ta način si med ovirami tudi odpočijemo in ocenimo naslednji gib. Pozorni pa moramo biti na to, da lahko opora na pedalu poškoduje oviro, zato razumno presodimo, kje jo bomo uporabili.

Oporo na pedalu lahko naredimo pri kateremkoli načinu skokov; v nadaljevanju je opisana opora na pedalu pri skokih s sedežem pred telesom (najbolj pogost in raznolik način skoka).

Najenostavneje je, da oporo na pedalu izvedemo na tisti strani, ki je tudi naša dominantna stran pri skokih (pogosto stran, nasprotna tisti, na kateri držimo sedež). Poiščemo oviro, ki ima zgoraj ravno površino in navpične robove, na primer palete. Stojimo ob oviri povlečemo sedež predse in se osredotočimo na skok. Odrinemo se ter med letom zavrtimo pedala proti

navpičnemu položaju (višje bomo skočili, bolj navpično bodo pedala ob doskoku) ter doskočimo na notranji pedal. Nič ni narobe, če se pri tem s prsti ali peto dotaknemo ovire. Gonilka na notranji strani naj visi pod robom ovire (če doskočimo na gonilko, je potem to opora na gonilko, ki ni tako stabilna in se je nato z nje težje odriniti na gumo). V trenutku doskoka prenesemo vso težo na oporni pedal, zunanja noga pa vzdržuje ravnotežje v zraku.

V drugi polovici skoka želimo doseči vrh ovire z gumo. To gibanje bolj kakor na skok spominja na prenos teže in spremembo položaja telesa. Zunanjo nogo položimo na pedal in povlečemo sedež navzgor in nekoliko proti oviri. Odskok izvedemo s tisto nogo, ki je stabilno naslonjena na oviro (z nasprotno nogo smo v tem trenutku samo naslonjeni na pedal, brez obtežitve). Po odzivu izkoristimo, da nas dvigne moment telesa. (Holm, 2012).

SESKOKI (ang. *drops*)

Bistvo uspešnega seskoka je v pravilnem odskoku. Najenostavneje je odskočiti brez predhodnega vrtenja kolesa – po trenutku mirovanja skočimo z roba s telesom nagnjeni nekoliko naprej, z roko pa vlečemo kolo k sebi, da so stopala v stiku s pedali. Opazujemo, kako se spreminja položaj telesa, ko doskočimo tako, da zavrtimo kolo naprej ali ko kolo miruje.

Ali bomo pri odskoku kolo zavrteli naprej ali ne, je odvisno od dane situacije. Kolo lahko na primer zavrtimo pri nizkih seskokih, pri zaobljenih robovih, pri zmernih seskokih na ozko površino in v vsaki situaciji, kjer se bo kolo po doskoku vrtelo. Kolesa pri odskoku ne zavrtimo, ko na primer držimo sedež pred seboj in bo kolo po doskoku mirovalo.

Pri seskokih s sedežem med nogami na ravni površini (npr. z robnika) poskušamo doskočiti s postavitvijo pedal v različnih položajih (enkrat je spredaj noga, ki je bila spredaj tudi pri odskoku, drugič pa je ta noga pri doskoku zadaj). Doskok ublažimo s pokrčenjem telesa in prenosom sile na zadnji pedal.

Pri višjih seskokih izberemo nekoliko nagnjen teren, ki nam ob doskoku pomaga zavrteti kolo naprej. Nagnemo se naprej (bolj kot pri seskoku na ravnino) ter gumo pri doskoku obrnemo naprej in navzdol v smeri naklonine (drugače se lahko obroč zvije).

Pri seskokih s sedežem pred telesom je sicer potreben večji nadzor nad gibanjem, vendar lahko tu s pokrčenimi koleno bolj učinkovito ublažimo doskok. Dobre vaje za te seskoke so vožnja s sedežem pred telesom, spusti sedeža ter vožnja osnovnega monokolesa (Holm, 2012).

22 GORSKO MONOKOLESARSTVO

Na začetku si pogledjmo razlike med gorskim monokolesarstvom in *trialom* ter kako en način vožnje vpliva na drugega. Najboljši gorski monokolesarji niso nujno tudi najboljši *trial* monokolesarji in znati uspešno skakati prek ovir še ne pomeni, da bomo dobri tudi v gorskem monokolesarstvu. Slednje namreč zahteva drugačno kombinacijo vzdržljivosti (npr. celodnevne ture) in tehnike vožnje in pogosto je teren povsem drugačen, kot pri *trialu* (ozke, blatne poti). A kljub tem razlikam je obvladovanje spretnosti, ki se pojavljajo pri *trialu*, pri gorskem monokolesarstvu zelo dobrodošlo. Pri premagovanju ovir na poti tako porabimo manj energije, vožnja je varnejša in hitrejša. Seskoki so bolj elegantni, obraba opreme je manjša. Izberemo lahko tehnično bolj zahtevno pot (Holm, 2012).

KAKO ZAČETI?

Vsak monokolesar, ki se zna samostojno voziti po cesti, lahko začne tudi z gorskim monokolesarjenjem. Idealen teren za začetnika je položna kolesarska steza, makadamska cesta ali travnik. Sprva imejmo roke odročene, telo nagnjeno rahlo naprej, na pedalih je več teže kot običajno (da ublažimo tresljaje). Pogled usmerimo ena do dva obrata kolesa predse v tla in se izogibajmo izboklinam. V aktivnih mišicah vzdržujemo stalno napetost, pasivne mišice pa sprostimo. Čim prej se navadimo z eno roko držati za ročaj sedeža, druga roka naj medtem pomaga vzdrževati ravnotežje. Pri tem ne smemo pozabiti, da je pri vzpostavljanju ravnotežja še vedno najbolj pomemben trup.

Pred izboklinami več teže prenesemo na pedala, sicer pa čim dlje in čim bolj udobno sedimo na sedežu. Ko postaja teren bolj zahteven, povlečemo sedež navzgor, da neprestano ohranjamo stik s pedali. Pri majhnih neravninah med spusti potisnemo sedež navzdol in s tem ublažimo tresljaje, da ni potrebno vsakič vstati.

Pri srednje velikih ovirah, na primer pri vožnji prek korenin, izkoristimo vrtilni moment kolesa. Tik pred korenino pospešimo in se v bokih nagnemo nekoliko naprej. Ko kolo zadane ob oviro, povlečemo sedež navzgor in skrčimo trebušne mišice. S tem ublažimo silo udarca gume ob korenino. Ohranimo hitrost, vendar ne poganjamo premočno, ker bi prevelika sila povzročila, da bi kolo ušlo izpod nadzora. Ko vrtilni moment na vrhu ovire popusti, se vzravnamo v bokih in takoj po prehodu vrha ovire močno poženemo pedala. Takšen način prehoda prek ovire pride v poštev tudi pri kratkih odsekih vožnje po blatu, snegu ali lužah.

Pri izjemno zahtevnih spustih je omejitvev, kakšen teren je še mogoče prevoziti, bolj v glavi kot kje drugje. Podlaga, ki jo na pogled ocenimo kot neprevozno, se lahko izkaže za popolnoma drugačno. In v tej nepredvidljivosti je skrit poseben čar gorskega monokolesarjenja (Holm, 2012).

VZPON

1. Priprava monokolesa

Pri vožnji v vzpon dvignemo sedež toliko, da so noge med poganjanjem skoraj iztegnjene (kot pri vožnji po cesti). Če imamo obročne zavore, odmaknemo zavorne gumice stran od obroča, da preprečimo neželjeno drgjenje posebej na mokri in blatni podlagi. Preverimo tlak v zračnici. Pri grobem terenu ga znižamo, da se guma lahko mehko kotali prek ovir.

Dolžina gonilk je odvisna od terena; pri nezahtevnem terenu izberemo krajše gonilke, pri grobem terenu, kjer je več skokov, izberemo daljše gonilke. Kadar je podlaga zelo raznolika, pridejo prav gonilke z dvema luknjama za namestitev pedal. Če ima monokolo prestave, bomo potrebovali razmeroma dolge gonilke, da bomo imeli v drugi prestavi dovolj moči za poganjanje.

2. Tehnika vožnje v vzpon

Med vožnjo navkreber samodejno težimo k temu, da je celo telo nagnjeno proti strmini. Ta položaj je na monokolesu dostikrat zelo nevhvaležen, saj že najmanjša izguba ravnotežja ali spodrseljaj vodi v neizogiben padec. Položaj popravimo tako, da spodnji del telesa z monokolesom vred vzravnamo, zgornji del pa ostane nagnjen nekoliko proti strmini. Tako lahko ob izgubi ravnotežja trup hitro vzravnamo in pravočasno rešimo situacijo.

V veliko pomoč je predhoden ogled poti in vizualizacija gibanja. Iščemo primerne prehode, zapomnimo si dele poti, ki jih bomo prevozili in dele, kjer bomo skakali (in kako bomo pri tem obrnjeni) ali počivali.

Na nezahtevnih delih sedimo na sedežu in vstanemo le, ko postane res strmo ali ko pridemo na grobo podlago. Med vožnjo stoje ročaja monokolesa ne vlečemo močno. Lahko ga rahlo nihamo levo in desno in s tem zmanjšamo pritisk in drgjenje ob stegna.

Če želimo odpočiti sprednje stegenske mišice (in je vzpon tehnično nezahteven), si lahko pomagamo tudi z rokami, ki ob vsakem obratu pomagajo potisniti nogo navzdol. Opora skoraj iztegnjeni roki so močne mišice trupa.

Pri utrujenosti pomaga še ena tehnika: vsakič, ko so pedala v vodoravnem položaju, naredimo kratek premor. Ne poganjamo enakomerno, temveč v ritmu: potisk, premor, potisk, premor in tako naprej (Holm, 2012).

SPUST

1. Priprava monokolesa

Tlak v zračnici prilagodimo razmeram: spusti na ostrem, kamnitem terenu zahtevajo bolj napolnjeno gumo kot spusti po blatnih progah, kjer je možnost predrtja zračnice manjša. Guma mora biti dovolj mehka, da dobro blaži tresljaje in dovolj trda, da se obroč ne dotakne tal.

Preizkusimo različne višine sedeža. Če je sedež previsok, nas bo ob prvem trku vrglo s kolesa, če je prenizek, bodo trpele noge.

2. Tehnika vožnje pri spustu

Težko je najti gorskega monokolesarja, ki ne bi želel odbrzeti po bregu navzdol. Dober položaj telesa med spustom je podoben položaju, ki ga ima alpski smučar – zgornji del telesa monokolesar nagne nekoliko naprej, roke pokrči spredaj (široko). Bolj strm je spust, bolj skrči trebušne mišice. Pri izjemno strmih spustih običajno teži k temu, da nagiba telo nazaj, zato da v primeru padca pristane na zadnjici, ne na obrazu. Po drugi strani ta položaj preprečuje hitre prilagoditve in tako težje ublaži silo, če naleti na oviro. Monokolesar mora zato med spustom nenehno iskati pravo razmerje med nagibom telesa naprej in nazaj, da ohranja težišče nad osjo kolesa (Slika 88) (Holm, 2012).



Slika 88: Damjan Utranker pri spustu po melišču na poti s Kredarice (Spust po zelo strmem melišču, 2013)

POLOŽAJ STOPAL NA PEDALIH

Položaj stopal na pedalih se spreminja s spremembo podlage, po kateri se vozimo. Na enostavnih poteh je najprimerneje in najbolj naravno, da je na pedalu prednji del stopala. Pri tehnično zahtevnih poteh, predvsem spustih z mnogimi seskoki, pa pomaga, če stopalo pomaknemo bolj nazaj. Ta način ob doskokih preprečuje sunkovite in boleče spuste pete ter pomaga, da stopalo med tresljaji ne zdrsne s pedala (Holm, 2012).

ISKANJE POTI

Pred zelo strmimi deli se za trenutek ustavimo in pozorno izberimo nadaljevanje poti. Bodimo pozorni na predele, kjer obstaja nevarnost padca in vnaprej predvidimo možne posledice. Opazujmo, kje bi lahko s pedalom ali z gonilko zadeli ob oviro in s kakšno postavitvijo bi se temu izognili. Pomislimo, kako bo prva ovira vplivala na vožnjo prek druge ovire in kako bomo morali doskočiti, da bodo pedala v primernem položaju. Pozorno si oglejmo obliko ovir in strukturo podlage. Pri zelo strmem terenu je včasih bolje, da zapeljemo kar direktno prek ovire, kot da bi jo poskušali obiti, ker nam bi pri tem lahko zdrsnilo (Holm, 2012).

ZAVIRANJE

Hitrost vožnje in posledično tudi ravnotežje nadziramo z nogami ali (in) z zavoro.

- Zaviranje z nogami:

z obema nogama zaviramo skozi celoten vrtljaj tako, da enakomerno pritiskamo na pedal, ki se iz spodnjega položaja dviguje navzgor. Sedeža pri tem z roko ne vlečemo k sebi premočno, saj je to utrudljivo in povzroča napetost v trupu, ki nas lahko spravi iz ravnotežja.

Na zelo strmem terenu lahko zelo hitro izgubimo nadzor nad vrtenjem kolesa. Dovolj je že en sam nenadzorovan obrat pedala. Zato se spuščamo počasi, obrat za obratom ali celo le za polovico obrata (vmes vrtenje skoraj povsem zaustavimo). Na poti iščemo luknje ali zareze, da obliko podlage čim bolj izkoristimo pri zaustavljanju.

To ne velja za kratke in izjemno strme drseče dele. Takrat moramo oceniti, ali bomo lahko prek kritičnega dela poganjali dovolj hitro, da bo kolo ostalo pod nadzorom. Če bi se namreč odločili za zaviranje, bi se le težko izognili zdrsu.

- Zaviranje z zavoro:

ko zaviramo z zavoro, noge ne opravljajo več zavorne funkcije, ampak pomagajo vzdrževati ravnotežje. Prednost zavore je, da razbremenimo mišice nog, kolena in ahilovo tetivo. Poganjanje je bolj enakomerno in hitrejše. Na drseči podlagi je zato tudi oprijem s podlago boljši. Med spusti smo lahko bolj vzravnani, saj se lahko bolj kot na zaustavljanje osredotočimo na vzdrževanje ravnotežja. Dele, na katerih bi morali sicer skakati, lahko prevozimo s pomočjo zavore.

Z zavorno ročico pri prvih poskusih zaviramo previdno, pazimo, da je ne stisnemo premočno. Ne nagnemo se nazaj s celim telesom, ampak samo s spodnjim delom telesa, zgornji pa ostane vzravnani oziroma nekoliko nagnjen naprej. Tak položaj je najbolj stabilen. Poskusimo zavirati tudi med vožnjo stoje, med zavoji ter takoj po doskokih (ko se pedala zavrtijo za četrt ali pol obrata) (Holm, 2012).

POLOŽAJ GONILK

Položaj gonilk je med vožnjo zelo pomemben, saj je napačna postavitev »v pravem trenutku« lahko dober recept za nenačrtovan polet. Dober gorski monokolesar zna voziti prek ovir z gonilkami v različnih položajih. Doskoke vadi tudi v položajih, ki so zahtevnejši in jih ni vajen (to je na primer z dominantno nogo spredaj). Zelo neugodno je, če naleti na oviro v trenutku, ko sta gonilki v navpičnem ali skoraj navpičnem položaju (Holm, 2012).

23 POZITIVNI VPLIVI VOŽNJE NA MONOKOLESU

Vožnja na monokolesu je izzivov polna, zdrava in atraktivna pristočasna dejavnost, ki je primerna tako za stare kot mlade. Monokolo in nekaj prostora (ozek hodnik, klet, cesta ali igrišče) je vse, kar potrebujemo za zabavo. Na enem samem kolesu čutimo posebno svobodo, saj se lahko pomikamo v vse smeri, naprej, nazaj in v stran. Obrnemo se lahko na mestu ali s skoki premagujemo zahtevne ovire (Wiley, 2011).

Po besedah monokolesarja Nurse Bena: »Unicycling is a way of looking at the world, making a choice to slow down, finish what you start, doing things not because they're easy, but because they're a challenge« (Which muscle groups benefit most from unicycling, 2013). V prevodu bi to pomenilo: »Monokolesarstvo je način gledanja na svet, sprejeti odločitev, da upočasnimo, dokončamo, kar smo začeli. Početi nekaj, kar nam je v izziv in ne zato, ker je enostavno«.

Ker znanstveno potrjenih raziskav o vplivu vožnje z monokolesom na mišice nisem zasledila, v nadaljevanju navajam lastne ugotovitve in ugotovitve ter mnenja drugih monokolesarjev.

Vožnja na monokolesu je izjemno učinkovita vadba za telo. Ker večina monokoles nima prostega teka, moramo pedala poganjati nepretrgoma. Na običajnem kolesu si lahko odpočijemo vsaj pri spustih, tu pa prav vsak obrat kolesa spremlja gib z nogami (Wiley, 2011).

V nasprotju z vožnjo navadnega kolesa (če seveda nimamo nog pripetih na pedala) so tu zelo dejavne tudi mišice na zadnjemu delu stegna, ki jih v slovenskem športnem izrazoslovju imenujemo kar mišice zadnje lože (im. tudi dvosklepne stegenske strune ali »hamstringi«). Omogočajo gibanje v dveh sklepih, kolku in kolenu. Iztezajo kolk in upogibajo koleno. Pogosto se zgodi, da so te mišice zapostavljene in so glede na moč štiriglave stegenske mišice (lat. *quadriceps femoris*) prešibke. Priporočljivo razmerje moči med sprednjo in zadnjo stegensko mišico je 3 : 2. Če so mišice zadnje lože šibke, smo v večji meri izpostavljeni poškodbam (npr. strganje sprednje križne vezi).

Močne mišice zadnje lože pripomorejo k učinkovitosti gibanja (uporabljene so skoraj v vseh gibalnih nalogah, na primer med hojo so odgovorne za nadzorovan izteg kolena, preden se s peto dotaknemo tal), skrbijo za stabilnost kolenskega sklepa in ohranjajo ravnovesje sil (oz. nasprotujejo štiriglavi stegenski mišici). Večja moč mišic zadnje lože stabilizira in zmanjšuje obremenitev vezi ter omogoča doseganje višjih hitrosti (Todorovič, 2013).

Pri vožnji monokolesa (posebej pri spustih) in pri zibanju na mestu, vrtenje kolesa neprestano nadziramo tako, da zaviramo z nogami in s tem krepimo to pomembno mišično skupino.

Vožnja na monokolesu preprečuje in pomaga odpraviti razvojne okvare telesne drža. Med vožnjo na monokolesu smo namreč vzravnani, ravnotežje pomagajo vzdrževati vse mišice, aktivno je celo telo (Hilfiker, 2012).

Iz lastnih izkušenj in iz izkušenj mnogih drugih monokolesarjev trdim, da se med vožnjo raztezajo in krepijo stabilizatorji trupa. Pri vožnji z monokolesom je v gibanje vselej vključen tudi zgornji del telesa, z mišicami trupa namreč neprestano izvajamo prilagoditve in popravke (Unicyclist.community, 2013).

Muskulatura stabilizatorjev vključuje mišice trupa in medenice, katerih naloga je ohranjanje stabilnosti hrbtenice in medenice. Ključnega pomena so med različnimi športnimi dejavnostmi, in sicer za prenos moči, ki izhaja iz trupa do ekstremitet (Todorovič, 2013).

H krepitvi in raztezanju stabilizatorjev trupa med vožnjo in med izvajanjem trikov pripomorejo številni zasuki trupa (med zavoji in obrati), številni odkloni, predkloni, zakloni trupa in kroženja (med vzdrževanjem ravnotežja), skoki in poskoki (pri premagovanju ovir) ter kombinacija mnogih drugih gibov, ki pomagajo nadzorovati in usklajevati gibanje.

Monokolo je po mojih izkušnjah tudi odličen pripomoček za razvijanje propriocepcije. Propriocepcija je sposobnost zavestnega in podzavestnega prepoznavanja položajev lastnega dela telesa v prostoru. Z njo zaščitimo sklep ob nepričakovanih, hitrih, silovitih mehanskih motnjah. Sredstva tovrstne vadbe so zlasti ravnotežne vaje, ki se izvajajo na ravnotežnih deskah, žogah in drugih nestabilnih površinah. Bistvo teh vaj je, da moramo ves čas vzpostavljati ravnotežje (Horvat, 2002).

Na monokolesu ravnotežje neprestano vzpostavljamo s celim telesom, še posebej dejavno z gležnji, s koleno in trupom. Po mojih izkušnjah je občutek med vožnjo z monokolesom (posebej v predelu gležnjev) zelo podoben občutku, ki ga imamo na ravnotežni plošči.

Vožnja na monokolesu krepi veselje do gibanja in spodbuja otroke in mladino, da dejavno preživljajo prosti čas. Ker zahteva veliko zbranosti, nas uči biti v sedanjem trenutku in pozabiti stres vsakdanjega življenja. Ali smo začetniki ali že izurjeni monokolesarji, v vsakem primeru se bo našel nov izziv in nova spretnost, ki se jo lahko še naučimo ali jo izvedemo bolj elegantno (Wiley, 2011).

Monokolesarjenje je tako še eden od mnogih načinov za kompenzacijo sedečega načina življenja. Med pretiranim sedenjem v šoli, pisarni, za računalnikom ali TV zaslonom so nekatere mišice podvržene preveč intenzivnem delu (upogibalke kolka, predvsem mišici iliopsoas in kvadriceps) in se začnejo brez rednega raztezanja skrajševati.

Znanstvena raziskava na Japonskem je dokazala, da vožnja na monokolesu izboljšuje sposobnost koncentracije, razvija ravnotežje in koordinacijo gibanja. Monokolesarstvo igra tudi pomembno vlogo v fizičnem in mentalnem razvoju posameznika. Na Japonskem so monokolesarstvo že priznali kot uradni šolski predmet in tako imajo zdaj že več kot milijon monokolesarjev, med katerimi so tudi vodilni *freestyle* monokolesarji na svetu (Pavarno, 2005).

Na nekaterih šolah na Novi Zelandiji, kjer so prav tako vključili monokolesarstvo v svoj učni načrt, so ugotovili, da se je povečala stopnja motivacije v razredu, zmanjšali pa so se vedenjski problemi (Pavarno, 2005).

Vožnja na monokolesu je dobra vadba tudi za druge športe, posebno tiste, ki zahtevajo dobro ravnotežje, koordinacijo in orientacijo v prostoru (drsanje, smučarski skoki, gimnastika ipd.) (Wiley, 2011).

Monokolesarjenje je zabavna družabna dejavnost (športne in druge igre, skupinske koreografije, vožnja v paru ...), zelo primerno je tudi za tiste, ki se radi učijo in vadijo sami. Dejavnost je primerna za celo družino. Velik, hiter in močan oče na monokolesu ne bo dosti hitrejši ali spretnejši od svojega petletnega otroka (Wiley, 2011).

V tem športu se bodo našli tudi tisti, ki so premajhni, pretežki ali nimajo razvitih določenih predispozicij, da bi bili uspešni v drugih športih. Tu pride do izraza posameznikova ustvarjalnost, saj imamo na monokolesu proste roke tudi za ples, igro, držanje in metanje pripomočkov in podobno (Wiley, 2011).

Najpomembneje pa je (po mojih lastnih izkušnjah), da se z učenjem in postopnim uspehom pri obvladovanju vožnje krepí vera v lastni »zmogel bom« tudi na vseh drugih področjih našega udejstvovanja. Vožnja izgleda sprva nemogoča in zato kasneje še toliko bolj pripomore k pozitivni samopodobi človeka. Morda je največji izziv na monokolesu prav psihološki. Zbrati pogum, da izvedemo nek trik, ki nam vliva strah v kosti.

Pomembno je verjeti in vztrajati. In dobiti občutek, da zmoremo, rekoč: »Če sem se naučil voziti monokolo, mi bo uspelo še marsikaj drugega!« In športniki dobro vedo: kdor se je naučil po padcih vstati, se bo tudi v življenju znal pobrati in iti naprej pokončno in vzravnano, kot da se ne bi nič pripetilo. S to razliko, da je zdaj še toliko močnejši in bolj izkušen.

24 SKLEP

Če ne bi nikoli nikogar videli voziti monokolesa, bi utegnili pomisliti, da je to popolnoma nemogoče. V resnici ni tako težko, kakor izgleda na prvi pogled. V diplomskem delu se skozi različna poglavja bralcu razkriva svet monokolesarstva kot nova, zanimiva, varna, cenovno dostopna in izzivov polna športna dejavnost. Z učenjem in postopnim uspehom pri obvladovanju vožnje se krepi vera v lastni »zmogel bom« tudi na drugih področjih našega udejstvovanja.

Zgodovinski podatki razkrivajo, da je razvoj monokolesa tesno povezan z razvojem navadnega kolesa. Prve upodobitve monokoles sicer segajo daleč nazaj, tja v leti 1200 in 540 pr.n.št., najbolj priznana in sprejeta teorija pa govori o tem, da naj bi monokolo iznašli po naključju in sicer med vožnjo visokega kolesa, imenovanega Penny Farthing, v poznem devetnajstem stoletju. V okviru programa običajnih kolesarskih tekmovanj so prirejali tudi dirke z monokolesi, prva dirka je upodobljena na risbi iz leta 1882. Leta 1982 je bila ustanovljena Mednarodna monokolesarska zveza, monokolesarstvo pa je doseglo večjo mednarodno razsežnost po letu 1984, ko so v New Yorku organizirali prvo svetovno prvenstvo v monokolesarstvu, imenovano *Unicon*.

Na *Uniconu* se na vsaki dve leti srečajo najboljši monokolesarji sveta. Tekmovalci se lahko pomerijo v hitrostnih tekmovanjih (šprintu na 100 m, 400 m, 800 m, poganjanju z eno nogo, hojo po gumi, slalomu), skokih (v višino in daljino), gorskem monokolesarstvu, premagovanju ovir, disciplinah *freestyle*, *street*, *flatland* in *standard skill* ter v hokeju in košarki na monokolesih.

Do danes se je razvilo že mnogo načinov vožnje in vsakemu načinu primerna vrsta monokolesa. Monokolesarji so se z odrov preselili na mestne ulice, v parke, na dvorišča in v telovadnice, vse bolj popularna je tudi vožnja v naravi. Zato sta v posebnih poglavjih predstavljena priljubljena načina vožnje gorsko monokolesarstvo in premagovanje ovir, kjer iskanje novih izzivov ne pozna meja.

Monokolesar izbira med različnimi oblikami in velikostmi monokoles: majhen premer gume vsekakor ni primeren za dolge cestne vožnje, ozka guma ni uporabna pri skokih in na grobi podlagi. Splošni napotki pri nakupu prvega monokolesa začetniku pomagajo, da se lahko bolje znajde med številnimi nasveti.

V poglavju mehanika vožnje je podrobneje opisano, kako je s pospeševanjem, zaviranjem ter v izjemnih primerih tudi z vožnjo nazaj možno vzdrževati monokolo v ravnotežnem položaju. Ker monokolo nima prostega teka, lahko monokolesar ohranja ravnotežje neposredno prek pedal. Vožnjo najenostavneje uravnava s pomočjo prilagajanja hitrosti in smeri poganjanja pedal.

Poglavje učenje vožnje nam v nadaljevanju razkriva, kako varno je voziti monokolo, kje voziti, kakšna je primerna starost, koliko časa traja samo učenje, kako se nastavi monokolo in

kako se naredi prve obrate ter zavoje. Da bi bilo učenje bolj raznoliko in zabavno, so za učitelje in vadeče posebej zbrane igre in tekmovanja s prilagojenimi pravili za monokolesarje.

Trikov in njihovih kombinacij je na monokolesu nešteto, vedno se najde kak nov izziv. Od zibanja, poskokov, vožnje stoje s sedežem pred, za ali ob telesu, različnih vzponov in sestopov, vrtenja, poganjanja z eno nogo, hoje po gumi, do zahtevnejših veščin, kot so piruete, drsenje, spust brez pedal in podobno.

Kot vsaka druga gibalna dejavnost ima tudi monokolesarjenje mnogo pozitivnih učinkov na telo in počutje posameznika. Po besedah Lloyda Johnsona (Best unicyclist of all time, 2010): »It's good to find something that makes boys into men and men into boys, my opinion is that unicycling fits the bill.« V prevodu bi se to glasilo: »Dobro je najti nekaj, kar naredi iz fanta moža in iz moža fanta, po mojem mnenju je monokolesarjenje za to prava stvar.«

Vožnja na monokolesu izboljšuje sposobnost koncentracije, razvija ravnotežje in koordinacijo gibanja. Monokolo je po izkušnjah monokolesarjev tudi odličen pripomoček za razvijanje propriocepcije, krepitev stabilizatorjev trupa ter mišic zadnje lože. Vožnja na monokolesu krepi veselje do gibanja in pripomore k pozitivni samopodobi posameznika.

Vse kar potrebujemo za zabavo, je monokolo, ki ga sestavljajo: sedež, sedežna opora, objemka sedežne opore, okvir (vilice), kolo (plašč, obroč, pesto, napere), gonilke, pedala, lahko ima tudi zavore in prestave. Obstaja tudi mnogo posebnih, neobičajnih monokoles, kot so na primer visoko monokolo žirafa, osnovno in ravnotežno monokolo, kenguru, monokolesa nepravilnih oblik, pritlikava in ekscentrična monokolesa ter druga.

V diplomski nalogi sem tudi raziskovala, kdo so bili znani monokolesarji nekoč in kdo so danes. To so bili in so ljudje, ki so pustili svoj pečat v svetu monokolesarstva na tak ali drugačen način: kot znani performerji, slavni učitelji, uspešni tekmovalci, znani proizvajalci monokoles, ljudje, zaslužni za razširjanje športa, pa tudi organizatorji, vodje klubov in vsi drugi. William M. Jenack, ustanovitelj monokolesarskega združenja *Unicycling Society of America*, je bil eden prvih in najbolj strastnih pobudnikov monokolesarstva. Mel Hall je veljal za enega največjih vsestranskih monokolesarjev. Steve McPeak je z vožnjo na 14 m visoki žirafi po jekleni žici, napeti na višini 13 metrov, postavil Guinnessov rekord. Wally Watts je bil prvi, ki je na monokolesu prevozil pot okrog sveta. In še mnogi drugi.

Ker sem pri pisanju diplomskega dela uporabljala tujo literaturo, sem se srečala s težavo, kako čim bolj ustrezno prevesti določene izraze. Po posvetovanju smo se odločili, da nekatera poimenovanja načinov vožnje vseeno prevedemo, čeprav so se angleški izrazi med monokolesarji že precej uveljavili. Primer takega poimenovanja je *trial* oziroma po novem premagovanje ovir.

Predstavitev monokolesarstva kot športa je zelo široko področje, o katerem bi se dalo še marsikaj povedati. Od vsake teme, ki je bila opisana v različnih knjigah, sem skušala povzeti bistvene stvari. V največji izziv so mi bila poglavja zgodovina, mehanika vožnje in sestava monokolesa. Prvo zato, ker so bili zgodovinski podatki po literaturi dokaj razpršeni in sem potrebovala kar nekaj časa, da sem si ustvarila celotno podobo. Pri poglavju mehanika vožnje

in sestava monokolesa pa sem se srečala s številnimi tehničnimi izrazi, ki mi niso bili blizu. Svojevrstna naloga so bili vsekakor tudi prevodi opisov gibanja.

Diplomsko delo je napisano tako, da predstavi monokolesarstvo celostno in z različnih vidikov. V njem bodo našli odgovore tako začetniki in učitelji kot tudi izkušeni monokolesarji.

25 VIRI

Knjige

- Anders-Wilkens, A. in Mager, R. (2007). *Unicycling - First Steps, First Tricks*. Oxford: Meyer & Meyer Sport.
- Anders-Wilkens, A. in Mager, R. (2010). *Einradfahren - Moves & Tricks für Fortgeschrittene*. Aachen: Meyer & Meyer Verlag.
- Bardell, B. in Dinklage, B. (1996). *Die Kunst des Einradfahrens*. Moers: Aragon GmbH.
- Cohn, R. in Russell, J. (ur.). (2012). *Unicycle*. Edinburgh: LENNEX Corp.
- Dancey, C. (2003). *How To Ride Your Unicycle*. England: Butterfingers.
- Drummond, J. (2010). *Reinventing the wheel*. United States of America. International Unicycling federation.
- Holm, K. (2012). *The Essential Guide to Mountain and Trials Unicycling*. Canada: Gradient Press.
- Horvat, D. (2002). *Proprioceptivna vadba*. Diplomsko delo, Ljubljana: Univerza v Ljubljani, Fakulteta za šport.
- Pavarno, S. (ur.). (2005). *Teach Unicycling*. New Zealand: International Unicycling federation.
- Vivolo, G. (2006). *Ride The Unicycle*. United States of America: Instant Publishing.
- Wiley, J. (2011). *The Complete Book of Unicycling*. United States of America: Infinity Publishing.

Spletne strani

- Bagley, D. (2013). Pridobljeno 2013, s http://www.tux.org/~bagleyd/unicycle_factory/
- Best unicyclist of all time*. (2010). Cycling forums. Pridobljeno 2013, s <http://www.cyclingforums.com/t/183230/best-unicyclist-of-all-time>
- Best unicyclists of all time*. (2004). Unicyclist.community. Pridobljeno 2013, s <http://www.unicyclist.com/forums/archive/index.php/t-35676.html>
- By-Laws of the International Unicycling Federation*. (2012). International unicycling federation. Pridobljeno 18. 12. 2012, s <http://unicycling.org/about/by-laws>

- Final round contestant.* (2013). Forbes.com. Pridobljeno 2013, s http://www.forbes.com/byb/final_round/byb07_unicycle.html
- Games on unis.* (26. 04 1999). Unicyclist.community. Pridobljeno 2013, s <http://www.unicyclist.com/forums/showthread.php?threadid=8988>
- Hilfiker, L. (2012). Pridobljeno 17. 03. 2013, s <http://www.lukashilfiker.ch/index.php?site=3&article=13#>
- History of the IUF.* (2012). International unicycling federation. Pridobljeno 18. 12. 2012, s <http://unicycling.org/about/history>
- International Unicycling Federation.* (2012). Einrad Community. Pridobljeno 18. 12. 2012, s [http://einradfahren.de/index.php?module=mod_content&action=article&title=International Unicycling Federation&menu_id=61](http://einradfahren.de/index.php?module=mod_content&action=article&title=International_Unicycling_Federation&menu_id=61)
- International Unicycling Federation 2012 Competition Rulebook.* Pridobljeno 2012, s http://unicycling.org/files/IUF_Rules_2012_english.pdf
- Izbira monokolesa.* (2012). 2simpl. Pridobljeno 28. 11. 2012, s http://www.2simpl.si/index.php?option=com_content&view=article&id=65&Itemid=37
- Kris Holm.* (2013). Wikipedia The Free Encyclopedia. Pridobljeno 2013, s http://en.wikipedia.org/wiki/Kris_Holm
- Mr. Alan Teeper.* (01. 09. 2006). Zoominfo. Pridobljeno 2013, s <http://www.zoominfo.com/#!/search/profile/person?personId=86858313&targetid=profile>
- Rekorde.* (2012). Einrad Community. Pridobljeno 22. 11. 2012, s http://einradfahren.de/index.php?module=mod_content&action=article&title=Rekorde
- Roisin Ingle.* (16. 02. 2013). The Irish Times. Pridobljeno 2013, s <http://www.irishtimes.com/life-and-style/people/roisin-ingle-1.1252697>
- Sedeži in dodatki.* (2012). 2Simpl. Pridobljeno 28. 11. 2012, s http://www.2simpl.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage.tpl&product_id=52&category_id=4&option=com_virtuemart&Itemid=2
- The Unicyclopedia/Freestyle.* (01. 07. 2012). Wikibooks. Pridobljeno 2013, iz http://en.wikibooks.org/wiki/The_Unicyclopedia/Freestyle
- The Unicyclopedia/Manufacturers.* (18. 05. 2011). Wikibooks. Pridobljeno 12. 3. 2013, s http://en.wikibooks.org/wiki/The_Unicyclopedia/Manufacturers
- Todorovič, D. (2013). Ali veste, kaj so stabilizatorji trupa?. *Aktivni.si*. Pridobljeno 17. 03. 2013, s <http://www.aktivni.si/fitnes/ali-veste-kaj-so-stabilizatorji-trupa/>
- Todorovič, D. (2013). Prednosti močne zadnje lože za tekača. *Aktivni.si*. Pridobljeno 18. 03. 2013, s <http://tecemo.aktivni.si/nasveti/prednosti-mocene-zadnje-loze-za-tekaca/>

Unicon. (2012). International unicycling federation. Pridobljeno 18. 12. 2012, s <http://unicycling.org/unicon>

Which muscle groups benefit most from unicycling?. (2013). Unicyclist.community. Pridobljeno 17. 3. 2013, s <http://www.unicyclist.com/forums/showthread.php?t=83359>

Zakon o pravilih cestnega prometa (ZPrCP). (28. 12. 2010). Uradni list. Pridobljeno 7. 1. 2013, s <http://www.uradni-list.si/1/content?id=101702>

Slike

18 Hilarious Modes of Transport Science Gave Up On Too Soon. Pridobljeno 2013, s <http://www.cracked.com/blog/the-18-most-hilarious-modes-of-transport/#ixzz2aoULtk44><http://www.cracked.com/blog/the-18-most-hilarious-modes-of-transport/>

Cobra Tube. Pridobljeno 11. 08. 2013, s <http://gearinches.com/blog/category/links>

Different kinds of unicycle. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://www.unicyclist.org/cont/pics.cfm>

Discipline na Uniconu. Pridobljeno 2013, s http://www.monociklist.si/index.php?option=com_content&view=article&id=92%3A Svetovno o-prvenstvo-&catid=25%3Anovice&Itemid=41

Duro WildLife 3.0. Pridobljeno 2013, s http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=118&category_id=25&option=com_virtuemart&Itemid=29

Einrad fahren. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://www.xtrakt.de/newsletter/Newsletter06/Mai06/Thema/einrad.htm>

Enicycle. Pridobljeno 29. 05. 2013, s <http://gadgetshow.channel5.com/gadgets/transport/cycle/enicycle>

Impact 19" Trials Unicycle. Pridobljeno 29. 05. 2013, s <http://www.unicycle.com/unicycles/trials/impact-gravity-unicycle-3226.html>

Isnt riding a unicycle dangerous? Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://uniquecycles.wordpress.com/>

Kanga. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://jnhaasdyk.blogspot.com/>

KH 26" Freeride. Pridobljeno 2013, s http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=99&category_id=24&option=com_virtuemart&Itemid=29

KH Dual Spirit. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=105&category_id=21&option=com_virtuemart&Itemid=29

KH Moment ISIS. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=110&category_id=22&option=com_virtuemart&Itemid=29

KH sedežne opore alu. Pridobljeno 2013, s

http://www.2simpl.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage.tpl&product_id=66&category_id=5&option=com_virtuemart&Itemid=2

KH T-bar. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=142&category_id=17&option=com_virtuemart&Itemid=29

KH24. Pridobljeno 29. 05. 2013, s <http://krisholm.com/en/gear/unicycle/kh24>

Kredarica 27-28.9.06. Pridobljeno 2013, s <http://www.mojalbum.com/oneisfun/kredarica-27-28-9-06/za-ta-projekt-smo-porabili-10h-za-vzpon-na-kredar-co-iz-pokljuke-in-16h-za-spust-cez-krmo/6524690#6525390>

Magura HS-33. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=85&category_id=20&option=com_virtuemart&Itemid=29

MDC Impossible Wheel 406mm (20 Inch). Pridobljeno 10. 08. 2013, s

<http://www.einradladen.com/webshop/MDC-Impossible-Wheel-406mm-20-Inch>

Monotheist. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?option=com_igallery&view=igcategory&id=7&Itemid=48

Nimbus 36" Oracle Unicycle. Pridobljeno 29.05. 2013, s

<http://www.unicycle.com/unicycles/commuter-touring/nimbus-36-inch-oracle-mountain-unicycle.html>

Nimbus Equinox 20" Freestyle Unicycle - 400mm. Pridobljeno 29. 05. 2013,

<http://www.unicycle.com/unicycles/freestyle/equinox-20-inch-freestyle-unicycle.html>

Nimbus Performer Giraffe with 7 Foot Extension. Pridobljeno 11. 08. 2013, s

<http://www.unicycle.co.nz/shop/unicycle/giraffe/Nimbus-Performer-Giraffe>

Nimbus unicycles. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://www.nimbusunicycles.com/tag/ultimate-wheel/>

Objemka QR 25,4. Pridobljeno 2013, s

http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=83&category_id=18&option=com_virtuemart&Itemid=29

One wheel is enough for Kentlands kids. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
http://ww2.gazette.net/stories/08122009/montnew211344_32533.shtml

One Wheel. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<http://www.tbray.org/ongoing/When/200x/2007/04/29/Kris-Holm>

One-Wheeled Fun. Pridobljeno 12. 08. 2013, s
<http://weirdnews.about.com/od/suggestedreading/ig/Weird-News-Photo-Extravaganza/Unicycle-World-Championships.-8Aj.htm>

Penny-farthing. Pridobljeno 2013, s
<http://www.flickr.com/photos/15693951@N00/356031923/>

Photos from the 11th Unicon plus a trip to Vancouver, Canada. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
http://nhoover.smugmug.com/Unicycling/US-Conventions/Unicon-XI-in-Washington-July/1218808_nLWKKf#!i=57036791&k=gKq4Bc4

Physics of Unicycling. Pridobljeno 2013, s http://ffden-2.phys.uaf.edu/212_fall2009.web/Katherine_Peck/home_page.html

QU-AX Air. Pridobljeno 2013, s
http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=76&category_id=17&option=com_virtuemart&Itemid=29

QU-AX Magnezium. Pridobljeno 2013, s
http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=70&category_id=23&option=com_virtuemart&Itemid=29

QU-AX okvirji CrMo. Pridobljeno 2013, s
http://www.2simpl.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage.tpl&product_id=75&category_id=7&option=com_virtuemart&Itemid=2

QX Gauge-Guide. Pridobljeno 2013, s
http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=143&category_id=18&option=com_virtuemart&Itemid=29

SCHLUMPF/KH prestava. Pridobljeno 2013, s
http://www.monotheist.si/index.php?page=shop.product_details&flypage=flypage_new.tpl&product_id=111&category_id=22&option=com_virtuemart&Itemid=29

Spust po zelo strmeh melišču. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<http://www.mojalbum.com/oneisfun/kredarica-27-28-9-06/za-ta-projekt-smo-porabili-10h-za-vzpon-na-kredar-co-iz-pokljuke-in-16h-za-spust-cez-krmo/6524690#6525981>

The Penney Farthing Bicycle Craze of the 1860's. Pridobljeno 2013, s
<http://www.mortaljourney.com/2011/03/all-trends/penny-farthing-bicycle-and-the-history-of-the-bicycle>

The Unicycle Factory's Silly Unicycle. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
http://www.tux.org/~bagleyd/unicycle_factory/silly.html

Triple gold on track for Japanese Unicyclist at World Championships. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://www.uniconxv.co.nz/wp-content/uploads/2009/12/UnicycleWC800mWinner-0181.jpg>

Unbelievable Mongolia Unicycle Tour is "Half as Difficult as Biking" (Slideshow). Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://www.treehugger.com/bikes/unbelievable-mongolia-unicycle-tour-is-half-as-difficult-as-biking-slideshow.html>

Underthesun. Pridobljeno 2013, s <http://www.royarden.com/blog/075.htm>

Unicon 16. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<http://zigasternad.wordpress.com/2012/05/21/svetovno-prvenstvo-unicon-16-italija/>

Unicon Brixen, 22. July; Sunday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://picasaweb.google.com/116497092216632311660/22JulySundayPart2#5782815208793491010>

Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 1). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://picasaweb.google.com/116497092216632311660/23JulyMondayPart1#5782823980570475842>

Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2). Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782825496519725873/5782828825089996962?banner=pwa&pid=5782828825089996962&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 23. July; Monday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://picasaweb.google.com/116497092216632311660/23JulyMondayPart2#5782828825089996962>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 1). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782833634569125601/5782833687368462514?banner=pwa&pid=5782833687368462514&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782843477097220130?banner=pwa&pid=5782843477097220130&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782844558562168834?banner=pwa&pid=5782844558562168834&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782843945376101330?banner=pwa&pid=5782843945376101330&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782845549389735138?banner=pwa&pid=5782845549389735138&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782843498417999298?banner=pwa&pid=5782843498417999298&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 25. July; Wednesday (Part 2). Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782842515154172273/5782845163348274386?banner=pwa&pid=5782845163348274386&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 30. July; Monday. Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782867499043623857/5782868332077597074?banner=pwa&pid=5782868332077597074&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen, 30. July; Monday. Pridobljeno 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782867499043623857/5782870444556277890?banner=pwa&pid=5782870444556277890&oid=116497092216632311660>

Unicon Brixen. Pridobljeno 11. 08. 2013, s
<https://plus.google.com/photos/116497092216632311660/albums/5782860233482637713/5782861659687091314?banner=pwa&pid=5782861659687091314&oid=116497092216632311660>

Unicycle. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://en.m.wikipedia.org/wiki/File:MalteKnapp.jpg>

Unicycle: šola vožnje z monokolesom. Pridobljeno 2013, s <http://www.trzinska-pomlad.com/2009/nastopajoci.php>

Unicycling: Giraffe Mounting. Pridobljeno 10. 08. 2013, s
<http://www.circusartsonline.com/en/unicycling/unicycling17.htm>

Unistan. Pridobljeno 10. 08. 2013, s <http://unistan.adventureunicyclist.com/riders/ken-looi/20x30-lter0612-sml/>