

SEP



**SISTEMA DE CAPACITACIÓN Y CERTIFICACIÓN
PARA ENTRENADORES DEPORTIVOS**

ÁREA TEÓRICO-PRÁCTICA

**MANUAL PARA EL ENTRENADOR DE
CICLISMO**

NIVEL 1

MEXICO

SUBÁREA TEÓRICA

Traducción

Colegio Nacional de Educación
Profesional Técnica

Diseño Gráfico

Salvador Aguilar

Arturo Martínez

Nicolás Silva

Víctor Velarde

Ilustraciones

Rolando Baca Martínez

SUBÁREA TÉCNICO-PRÁCTICA

Adaptación:

Lic. Alberto Miranda Mancera

Lic. Gabriel Cano Olivas

Lic. Leonel Álvarez Díaz

Prof. José Luis Morales Soto

Apoyo Técnico

Lic. Mario Hochstrasser Ramírez

D. G. Víctor Hugo Velarde Espíndola

Caricaturista

D. G. Víctor Hugo Velarde Espíndola

Ilustraciones

D. G. Carmen Canseco Hernández

TRABAJO DE REESTRUCTURA

Parte Teórica

Lic. Oscar Villagómez Curiel

Lic. E. D. Hilario Ávila Mejía

Parte Práctica

Lic. E. D. Hilario Ávila Mejía

PRESENTACIÓN

Se ha elaborado el presente manual como un instrumento de apoyo para abordar los conceptos básicos del ciclismo, que todo entrenador debe conocer.

Cada uno de los temas tratados en este documento constituyen las herramientas elementales que sustentarán los cursos subsecuentes, que pretendemos ayuden a mejorar la preparación de los entrenadores con el fin de desarrollar un ciclismo con bases científicas.

Nuestro agradecimiento a toda la familia del ciclismo por su apoyo para el logro de esta empresa.

Federación Mexicana de Ciclismo

ÍNDICE

Capítulo 1 INTRODUCCIÓN AL CICLISMO

- 1.1 Introducción
- 1.2 Antecedentes históricos del ciclismo
- 1.3 El ciclismo y sus modalidades
- 1.4 Organización y reglas del ciclismo
- 1.5 Conclusiones
- 1.6 Autoevaluación

Capítulo 2 VESTUARIO, EQUIPO Y MEDIDAS BÁSICAS DE SEGURIDAD

- 2.1 Introducción
- 2.2 Vestuario
- 2.3 Equipo
- 2.4 Medidas básicas de seguridad del ciclista
- 2.5 Conclusiones
- 2.6 Autoevaluación

Capítulo 3 ASPECTOS TÉCNICO-TÁCTICO DEL CICLISMO

- 3.1 Introducción
- 3.2 Recomendaciones prácticas para una buena posición
- 3.3 Técnica de pedaleo
- 3.4 Habilidad sobre la bicicleta
- 3.5 Táctica y estrategia
- 3.6 Conclusiones
- 3.7 Autoevaluación

Capítulo 4 ENTRENAMIENTO DEL CICLISTA

- 4.1 Introducción
- 4.2 Conceptos básicos para la iniciación y desarrollo del ciclista
- 4.3 Entrenamiento
- 4.4 Dieta y alimentación del ciclista
- 4.5 Conclusiones
- 4.6 Autoevaluación

ANEXOS

- Hoja de respuestas
- Apéndice 1
- Apéndice 2
- Bibliografía

CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN AL CICLISMO

SECCIÓN	CONTENIDO
1.1	Introducción
1.2	Antecedentes históricos del ciclismo
1.3	El ciclismo y sus modalidades
1.4	Organización y reglas del ciclismo
1.5	Conclusiones
1.6	Autoevaluación

SICCED

Manual para el Entrenador de Ciclismo
Nivel 1

INTRODUCCIÓN AL CICLISMO

OBJETIVO

Analizar la historia del ciclismo, las modalidades del ciclismo competitivo, así como su organización y reglamentación dentro del marco de la Unión Ciclista Internacional.

INSTRUCCIONES:

Examine cada uno de los temas de este capítulo con la finalidad de que al término del mismo usted sea capaz de:

- √ Describir los datos relevantes de la historia del ciclismo.
- √ Identificar las modalidades del ciclismo competitivo y sus características específicas.
- √ Describir la organización y reglamentación de Unión ciclista Internacional (UCI).

1.1 INTRODUCCIÓN

La historia de la bicicleta es una muestra del ingenio de personajes como el Señor De Sivrac, el Barón Drais, KirkPatrick McMillan, Ernest y Pierre Michaux o el Barón Dunlop, así como de los avances tecnológicos que permanentemente han incluido mejoras en su construcción y se prevé una evolución hacia máquinas más cómodas, ligeras y rápidas.

El ciclismo de competencia que se encuentra avalado por la Unión Ciclista Internacional, comprende especialidades que se llevan a cabo en ruta, pista, montaña, BMT, trialsin y ciclismo de sala. Las especialidades que se desarrollan en ruta son el criterium, carreras por etapas, carrera contra reloj, las pruebas de montaña y ciclo-cross. Las pruebas que se realizan en la pista: son la velocidad, kilómetro contra reloj, persecución individual, persecución por equipos, carrera por puntos, carrera americana o madison, keirin, velocidad olímpica, así como algunas otras de exhibición o espectáculo.

La organización del ciclismo en México, tiene como base de la pirámide, al ciclista, el cual puede integrarse a un club; este club a su vez se afilia a la asociación deportiva; y las 36 asociaciones deportivas constituyen la Federación Mexicana de Ciclismo, A.C. (FMC). El estatuto y reglamento rige las actividades de la FMC. En el plano internacional la FMC se encuentra afiliada a la Unión Ciclista Internacional.

La organización de carreras requiere de un mínimo de personal y de cuestiones administrativas que son necesarias para tener éxito en el evento; así como contar con el aval de la FMC o de la asociación, según corresponda.

Las categorías de los corredores, la elección del avance y las medidas reglamentarias de la bicicleta son reglas básicas que se deben tener presentes para tomar parte en una competencia.

1.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CICLISMO

El Ciclismo en sus Inicios

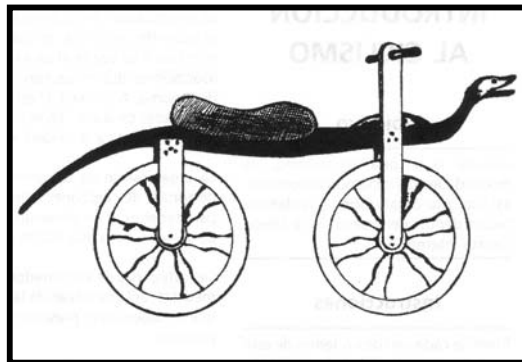
Quizá la idea de la realización de la “máquina de dos ruedas”, puede provenir de los jeroglíficos egipcios de hace siglos, que representaban a una persona montada sobre un extraño aparato compuesto por 2 ruedas unidas por un “potro”.

Se especula sobre las máquinas usadas en China, 2,300 años antes de Cristo y de la India, resaltando la capacidad de invención de estos pueblos.

Cabe hacer mención que como Pierre de Fredi, Barón de Coubertein, el ciclismo nació en Francia; este deporte y los Juegos Olímpicos, han estado unidos desde sus albores.

En 1791 un noble francés, el señor De Sivrac, construye un vehículo de dos ruedas, dándole el nombre de *celerífero*, tenía probablemente una sola ambición, divertirse.

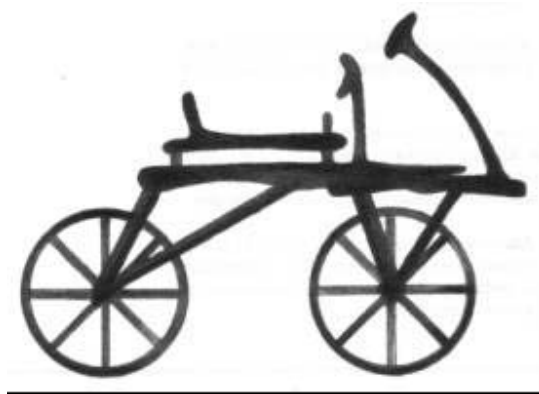
El celerífero fue construido en madera y consistía en dos ruedas de un diámetro de cerca de 70 centímetros, unidas a un armazón sobre el cual venía colocado un asiento destinado a aposentar al conductor. El vehículo era accionado por el apoyo y empuje alternativo de los pies sobre el suelo. No contaba con dirección.



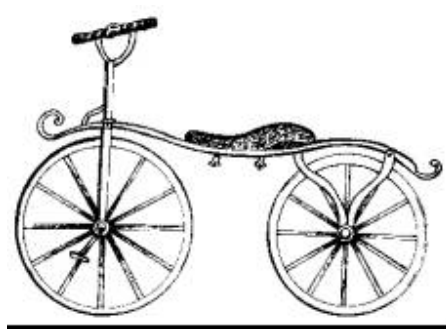
Aunque demasiado rudimentario el Celerífero fue rápidamente adoptado por los “incroyables”, elegantes jóvenes monárquicos.

LA DRAISIANA

Vehículo lanzado en julio de 1817 por el Barón Drais de Sauerbron y presentado el 5 de abril de 1818, en el jardín de Luxemburgo de París. Ya disponía de un sencillo sistema de dirección.



18 años más tarde, el modelo del herrero forjador de Court Hill, KirkPatrick Mc Millan, cuya rueda delantera motriz, mayor que la trasera era movida por manivelas, evitando que el conductor realizara el impulso apoyando los pies en el suelo. Añadió pedales, cigüeñal y bielas a la draisiana.



VELOCÍPEDO

En 1865 Pierre y Ernest Michaux crearon el velocípedo, una máquina caracterizada por una rueda delantera desproporcionadamente grande, que incluía pedales y cigüeñal.

El velocípedo es una máquina inventada con la intención de hacer marchar a una persona a gran velocidad, haciendo su marcha más ligera y poco fatigante por el efecto de un asiento que soporta el peso del cuerpo y que está fijado sobre dos ruedas que ceden con facilidad al movimiento de los pies.

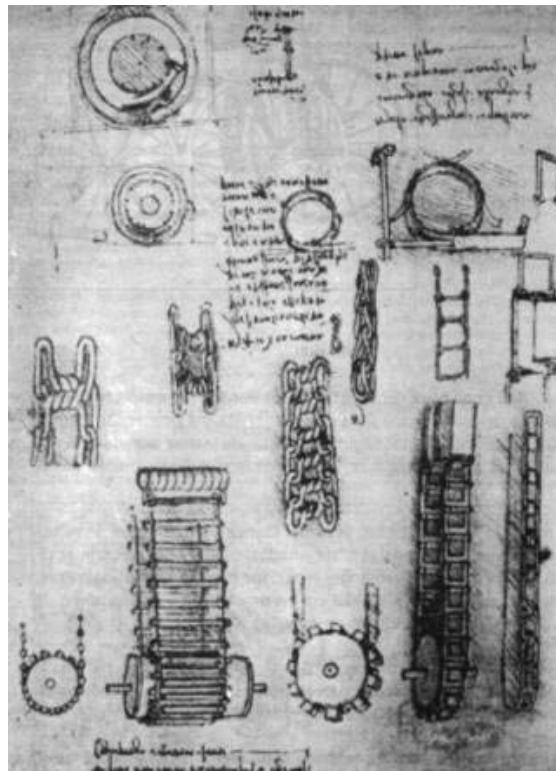
Todo hace pensar que Ernest Michaux ideó el vehículo antecesor de la bicicleta, al crear esta máquina completamente nueva, sería una *draisiana* la que recibiría la incorporación de los pedales, y posteriormente, mejoras evolutivas irían definiendo la bicicleta de nuestros días.



En 1868, el escocés John Boyd Dunlop inventó la cámara neumática, y en 1884 el británico John Kemp Sartley diseñó el cuadro trapezoidal.

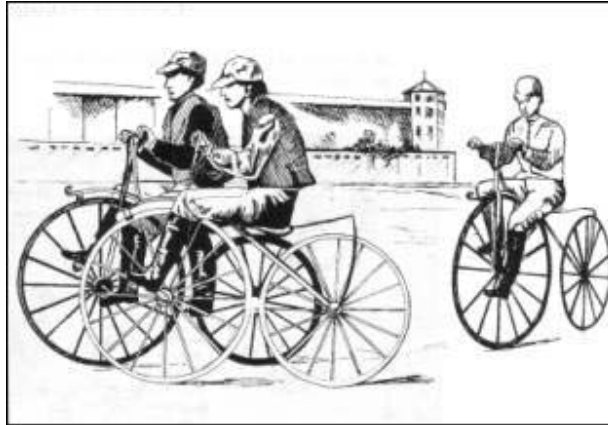
CADENA DE TRANSMISIÓN

Se le acredita a Leonardo Da Vinci, como el inventor de la transmisión por cadena en 1869.



PRIMEROS EVENTOS CICLISTAS

La primera carrera celebrada en Francia, de velocidad sobre velocípedos, se disputó el 31 de Mayo de 1868, sobre una distancia de 1,200 metros; otra versión nos señala que el recorrido comprendió 2,400 metros, que se recorrieron en 4'50", donde el Inglés James Moore, resultó vencedor.



GRAN BI

Fue hasta 1878 cuando el constructor Victor Renard presentó un modelo perfeccionado de "Gran Bi", que sería el protagonista del ciclismo de competencia; hasta que las bicicletas seguras provistas de transmisión de cadenas y de neumáticos inflados por aire, las desterraron definitivamente de las competencias.

El 11 de mayo de 1893, se celebró el Primer Campeonato Mundial de velocidad y medio fondo para pedalistas aficionados, estableciendo el primer récord de la hora, el francés Desgrange, el cual fue homologado oficialmente. La distancia recorrida fue de 35.325 km. en una hora, en el velódromo de Búfalo en París, Francia (333.33 m., de madera).

En 1896, durante los primeros Juegos Olímpicos Modernos con sede en la Ciudad de Atenas, la mayoría de pruebas ciclistas fueron de pista, debido a que todavía no se habían creado las grandes vueltas por etapas.

Posteriormente, para crear un sentimiento de uniformidad y cooperación entre los aficionados al ciclismo de todo el mundo, nace en París el 14 de abril de 1900 la U.C.I. (Unión Ciclista Internacional).

EL CICLISMO EN MÉXICO

En 1924 la FEDERACIÓN MEXICANA DE CICLISMO comienza sus actividades y, el 25 de Mayo de 1933 obtiene su protocolización.

Los Campeonatos Nacionales de las diferentes categorías celebrarán para 1998, la versión número:

XXXVII	Categoría Infantil
XXIV	Categoría Juvenil
LXX	Categoría Mayores
XXXIII	Categoría Masters
VLV	Turismeros

Categorías y Modalidades oficiales de la FMC

En nuestro país se realizan campeonatos nacionales en diferentes categorías y ramas, las cuales se describen a continuación:

La categoría infantil comprende las edades de 5 a 14 años, año por año; en ambas ramas (año nominal), su reglamentación considera la relación de engranajes, distancias y topografía (Reglamento Infantil de la FMC).

	Rama femenil	Rama varonil
JUVENIL "B" 15 Y 16 AÑOS Avance restringido, según reglamento vigente	Velocidad pura 500 m C/R individual Ruta 8 km C/R individual Ruta individual 40 km. 2000 m C/R persecución individual	Velocidad pura 800 m C/R individual 3000 m C/R por equipos Ruta 10 km C/R individual Ruta individual máximo 80 km.

	Rama femenil	Rama varonil
JUVENIL "C" 17 Y 18 AÑOS Avance restringido, según reglamento vigente	Velocidad pura 500 m C/R individual 2000 m C/R persecución individual Carrera por puntos 20 km Ruta 10 km C/R individual Ruta individual 60 a 80 km.	Velocidad pura 1000 m C/R individual 3000 m C/R persec. Ind. 4000 m C/R parsec. Por equipos Velocidad olímpica Carrera por puntos 24 km Ruta 20 km C/R individual Ruta individual 120-140 km.

Rama femenil Sub 23 de 18 a 22 años Y Elite de 23 o más años	Rama femenil élite (18 años en adelante)
Velocidad pura 100 m C/R individual 4000 m C/R persecución individual 4000 m C/R persec. por equipos Velocidad olímpica	Velocidad pura 500 m C/R individual 3000 m C/R persec. individual Carrera por puntos 24 km Ruta 20 km C/R individual

Carrera por puntos 40 km Madison Keirin	Ruta individual 90 a 120 km.
---	------------------------------

Ruta 40 km C/R Ind. Sub 23 Ruta 40-50 km C/R Ind. Elite Ruta ind. Sub-23 160 a 180 km Ruta ind. Elite 250 a 280 km	
AVANCE LIBRE	

<i>Categoría turismo</i> de 18 o más años	Rama varonil Ruta
---	----------------------

<i>Categoría master</i> de 30 años en adelante	Rama femenil y varonil Ruta
--	--------------------------------

Ciclismo de montaña

<i>Categoría infantil</i> de 9 a 15 años Rama: femenil y varonil	Campo travesía en circuitos y terrenos de acuerdo con el reglamento
---	---

<i>Categoría juvenil</i> de 16 a 18 años Rama: femenil y varonil	Campo travesía y descenso en circuitos y terrenos de acuerdo con el reglamento
---	--

<i>Categoría expertos</i> de 18 años o más Rama: femenil y varonil	Campo travesía y descenso en circuitos y terrenos de acuerdo con el reglamento
---	--

<i>Categoría master</i> de 30 a 39 años y mayores de 40 Rama: femenil y varonil	Campo travesía y descenso en circuitos y terrenos de acuerdo con el reglamento
--	--

Bici-cross

<i>Categoría infantil</i> de 9 a 14 años Rama: femenil y varonil	Slaloms en pista y rampas especiales especificadas en el reglamento.
---	--

<i>Categoría juvenil</i> de 15 a 18 años o más Rama: femenil y varonil	Slaloms en pista y rampas especiales especificadas en el reglamento.
---	--

<i>Categoría expertos</i> de 19 años o más Rama: femenil y varonil	Slaloms en pista y rampas especiales especificadas en el reglamento.
---	--

<i>Categoría master</i> de 35 años o más Rama: femenino y varonil	Slaloms en pista y rampas especiales especificadas en el reglamento.
--	--

Gobierno de la Federación

La FEDERACIÓN MEXICANA DE CICLISMO está gobernada por:

- I. La Asamblea General de Asociados, órgano supremo de esta asociación civil.
- II. El Consejo Directivo, órgano permanente de dirección, control y representación. Esta integrado por ocho carteras, como sigue:

- √ Presidente
- √ Vicepresidente
- √ Secretario General
- √ Tesorero
- √ Comisario
- √ Representante Jurídico
- √ Vocal Directivo
- √ Vocal Deportista Medallista

III. El presidente de la federación es la máxima autoridad representativa de la Federación, en ejercicio de las facultades estatutarias y de la demás normatividad aplicable.

1.3 EL CICLISMO Y SUS MODALIDADES

El ciclismo de competencia regulado por la Federación Mexicana de Ciclismo, con base en los reglamentos de la Unión Ciclista Internacional, UCI, contempla eventos en seis modalidades: ruta, pista, montaña, ciclos-cross, trialsin y estilo libre, los cuales tienen lugar en diferentes espacios, ruta, pista, sala y espacios adaptados.

EVENTOS EN RUTA

Esta es la prueba más común en bicicleta. Los corredores se inscriben y se les da un número, el cual deberá colocarse en la parte baja de la espalda en el suéter.

Los corredores se colocan en una línea y a una señal empieza la competencia. La carrera puede ser en línea o en circuito (inicia y termina en el mismo lugar); la distancia es variable, según la categoría. El primer competidor que pasa a través de la línea final gana.

Los corredores participan en la categoría de acuerdo a su edad, sexo y habilidad.

En las competencias de ruta se puede dar ventaja, los corredores más lentos inician la carrera primero; después de algunos segundos o minutos salen los más rápidos; todos los corredores terminan en el mismo lugar (handy-Cap).

En las pruebas de ruta a menudo se producen “fugas”, es decir algunos competidores rompen el grupo, a fin de estar al frente del contingente. Como una medida de grupo para lograr el primer lugar, la punta se comparte a fin de “romper el viento” (táctica esencial en las carreras de bicicleta y que es discutido con mayor detalle en un capítulo posterior). Es necesaria la cooperación del grupo. El grupo principal se conoce como pelotón. El competidor que va al frente es el corredor a alcanzar, teniendo que realizar un gran trabajo, debido a que es forzado a pedalear solo contra el viento; un corredor que va en la parte de atrás o se rezaga del pelotón, a menudo continua perdiendo terreno y difícilmente se recupera. Los ganadores pueden ganar al romper el grupo o al ejecutar un sprint superior en la fase final de la carrera.

EL CRITERIUM

El criterium es una carrera efectuada en un circuito cerrado al tráfico, al cual se le dá determinado número de vueltas. La distancia por vuelta puede ser variable de 1/2 a 3 kilómetros. La carrera se realiza normalmente en las calles de pequeñas ciudades; se corre a alta velocidad y se otorgan premios cada determinado número de vueltas, lo cual la hace interesante para el espectador.

CARRERA POR ETAPAS

Las carreras por etapas son una serie de carreras de ciudad a ciudad, o de localidad a localidad; se recorren en varios días; el tiempo acumulado se registra y el ganador es el corredor cuyo tiempo total sea él más bajo. Es muy usual la bonificación de tiempos por ganar cada etapa (a los 3 primeros lugares con 10”, 6” y 4” segundos); el líder es vestido con el suéter de color.

La vuelta de Francia es la carrera profesional por etapas más famosa del mundo; los competidores cubren algunas veces, una distancia de 4,500 kilómetros. Se realiza durante 21 días, recorriendo caminos a través de montañas, planicies y ciudades de Francia. Este evento es visto por millones de espectadores. El líder de la carrera es identificado por el suéter amarillo.

PRUEBA CONTRA RELOJ

La prueba contra reloj, se puede realizar de manera individual o por equipos sobre distancias fijas; el corredor o equipo más rápido (esto es, el mejor tiempo), que completa la carrera, gana el evento. La prueba contra reloj individual es la competencia de introducción de corredores que se inician, porque es relativamente simple y segura.

Las distancias comunes en la prueba de contra reloj son: 20, 30 y 50 kilómetros.

En la prueba contra reloj por equipos, los corredores empiezan juntos haciendo el esfuerzo de la resistencia contra el viento; solamente tres corredores necesitan finalizar para que el tiempo sea registrado.

En cualquier tipo de prueba contra reloj, la asistencia de otro corredor o equipo diferente está estrictamente prohibida.



PRUEBAS DE MONTAÑA

Las pruebas de montaña se dividen en dos tipos:

- a) *Campo traviesa*: se corre en grupo, en circuitos trazados sobre veredas o caminos de terrecería que presentan cierto grado de dificultad; las distancias no rebasan los 50 kilómetros.
- b) *Contra reloj Individual en descenso o down hill*: se realiza individualmente en descenso con pendientes de un determinado grado de inclinación, con un alto grado de dificultad; gana el que realiza el menor tiempo.

EL CICLO-CROSS

Las carreras de ciclo-cross no son estrictamente eventos de carretera; para la competencia el circuito debe considerar campo, bosque, desfiladeros, cercas, empedrado y brechas con lodo. Los corredores usan bicicleta de ruta adaptadas con llantas especiales y zapatos con picos para no resbalar cuando corren en lodo.

EVENTOS DE PISTA

Los eventos en pista tienen lugar en velódromos con peralte, en circunferencias de 250 a 500 metros. Las competencias en pista son generalmente más cortas y más rápidas que las de ruta.

LA VELOCIDAD

En la prueba de velocidad, dos o más competidores cubren la distancia total que dependerá de la dimensión de la pista; por ejemplo, en velódromos de 250 m, ésta será de 750 metros; en los de 333.33, será de 1,000 metros; en velódromos de 400, será de 800 metros. La prueba de velocidad demanda mayor táctica que otras competencias de ciclismo. Los corredores normalmente inician la competencia extremadamente despacio; el ciclista que conduce, después de la primera vuelta, tratará de forzar a su oponente a ir a la cabeza, disminuyendo la velocidad al máximo (surplace); de esta manera el corredor que se coloca atrás tiene la ventaja

del factor sorpresa para dominar la situación de la competencia. Sin embargo, un corredor fuerte algunas veces trata de ganar la cabeza haciendo el sprint al inicio de la carrera. Los últimos 200 metros son inevitablemente cubiertos al máximo de velocidad; se toma el tiempo sobre esta distancia. Cabe hacer mención que en los hits eliminatorios lo importante es ganar, no importa el tiempo (a excepción de la fase inicial, en la cual se clasifica a los corredores marcando su tiempo individualmente, a fin de integrar los hits para las fases siguientes, según el cuadro de composición para las pruebas de velocidad). El primer corredor que cruza la línea de meta es el vencedor.

LOS 1,000 METROS OKILÓMETRO CONTRA RELOJ

En los 1,000 metros contra reloj, también denominado kilómetro contra reloj, el corredor está solo en la pista y va literalmente contra el reloj. La carrera empieza con el ciclista sostenido por un juez, un arrancador o block de salida electrónico o neumático. A la señal de salida (silbato o disparo), el ciclista es soltado e inicia la carrera. El máximo esfuerzo dura aproximadamente un minuto.

PERSECUCIÓN INDIVIDUAL

La persecución individual se realiza entre dos corredores que se colocan en lugares opuestos de la pista. Es similar a la prueba de 1,000 metros contra reloj en cuanto a su salida. La distancia oficial que debe recorrer cada categoría es la siguiente:

Damas junior	2,000 m
Damas élite	3,000 m
Varonil junior	3,000 m
Varonil sub-23 y élite	4,000 m

Si un corredor alcanza al otro en la fase final, es el ganador. Normalmente esto no sucede, y la prueba se decide por tiempo: los cuatro primeros corredores que cubren la distancia en el menor tiempo, pasan a las siguientes fases.



PERSECUCIÓN POR EQUIPOS

Las reglas son las mismas que en la persecución individual, solamente que aquí el equipo lo integran cuatro corredores. El primer corredor será detenido por un juez o block de salida. El tercer corredor marcará el tiempo del equipo.

El líder sube al peralte de la pista para cambiar cada media vuelta o cada vuelta para que otro corredor tome el turno contra el viento.

En la etapa clasificatoria tanto en la persecución individual como por equipos, se debe buscar enfrentar equipos o corredores, fuerte contra fuerte y débil contra débil.

CARRERA POR PUNTOS

La prueba la realizan los corredores en grupo; efectúan sprints a distancia fija (cada 2 kilómetros aproximadamente); en esta carrera se da puntuación en cada sprint, normalmente son 5, 3, 2,1 puntos. El último sprint tiene doble puntuación 10, 6, 4 y 2. El corredor puede ganar por distancia, sacando ventaja al ganar una vuelta, aunque tenga menos puntos .

CARRERA AMERICANA (MADISON)

Esta carrera se lleva a cabo por relevos por equipos de dos atletas. Ambos miembros del equipo están en la pista al mismo tiempo, pero solamente uno va compitiendo. Después de una o tres vueltas, un corredor se cambia tomando con su mano y jalando al otro corredor. El primer corredor descansa y rueda lentamente en la parte de externa de la pista hasta que el otro corredor le pide el relevo. Su sistema de competencia es igual al de la carrera por puntos, solo que aquí los sprints son más distanciados.

KEIRIN

El keirin es una competencia en grupo; los competidores salen detrás de una motocicleta, la cual van aumentando gradualmente de velocidad. En los últimos 500 metros el motociclista se sale de la pista, dejando a los ciclistas en una competencia de velocidad.

VELOCIDAD OLÍMPICA

La participación se realiza con equipos formados por tres ciclistas, los cuales inician su participación en la línea de salida de las competencias de contra reloj. Se desarrolla de la siguiente manera: se realiza la prueba en forma de persecución, salen dos equipos al mismo tiempo (meta y contrameta), cada uno de los tres 3 corredores “jalará” una vuelta; terminada su intervención, sube a la parte más alta de la pista; es decir, el primer, el primer corredor recorre

una vuelta y se “sale”; el segundo corredor “jala” la segunda vuelta, sale de la pista; y el tercer corredor es el que marca el tiempo. Se clasifican con base al tiempo realizado.

OTRAS PRUEBAS DE PISTA DE EXHIBICIÓN O ESPECTÁCULO

PERSECUCIÓN A LA AUSTRALIANA

La persecución a la australiana es efectuada normalmente por tres, cuatro, o más corredores, dependiendo del tamaño de la pista. Cada corredor está a la misma distancia del oponente, la pista es dividida en distancias de salida iguales. Los corredores empiezan en ese punto. La distancia que se corre no debe ser mayor a los 3 kilómetros.

Un corredor es eliminado en el momento que es alcanzado por otro.

PERSECUCIÓN A LA ITALIANA

En la persecución a la italiana los corredores de un equipo están en un lado; en el lado opuesto de la pista se coloca el otro equipo. Cada corredor da una vuelta y se sale terminando así su intervención. Este sistema continúa hasta que queda solamente un corredor de cada equipo; el conjunto ganador es el que cubre la distancia en el menor tiempo. Los equipos pueden estar integrados desde tres hasta ocho competidores, dependiendo del tamaño de la pista.

CARRERA DE ELIMINACIÓN

La carrera de eliminación también es referida como “el último sale”. Este evento es en grupo; la distancia está determinada por el número de participantes; el último corredor que cruza la línea es eliminado considerando la rueda trasera. De esta forma se continua hasta que quedan de dos a tres corredores, cuando viene el sprint final que determina al vencedor. La eliminación puede ser cada una o dos vueltas.

CARRERAS DE VENTAJA O HANDY CAP

En esta carrera, a algunos corredores se les da ventaja, dependiendo de su habilidad. Los corredores más fuertes saldrán por detrás de los corredores calificados como más débiles. El rango de distancia total es de 750 a 1,000 metros.

LA BMX

Una carrera popular en bicicleta para corredores menores de 18 años es la BMX.

La bicicleta tiene normalmente ruedas pequeñas; los competidores efectúan sprints en circuitos trazados en superficies de tierra, con otro lado y otra serie de obstáculos. Las competencias de BMX están creciendo mucho alrededor del mundo.

Velódromos en la República Mexicana (en 1998)

Localización	Tipo	Distancia
Monterrey, Nuevo León	Abierto de concreto	333.33 m
Guadalajara, Jalisco	Abierto de concreto	400 m
Culiacán, Sinaloa	Abierto de concreto	250 m
León, Guanajuato	Abierto de concreto	333.33 m
Ciudad de México	Concreto	333.33 m
Toluca, México	Madera	250
Puebla, Puebla	Abierto de concreto	250
Tuxtla Gutiérrez, Chiapas	Abierto de concreto	250
Ciudad de México COM	Abierto de concreto	333.33 m

1.4 ORGANIZACIÓN Y REGLAS DEL CICLISMO

LA ORGANIZACIÓN DEL CICLISMO

La base de la pirámide del ciclismo la constituyen los ciclistas. El ciclista que desee participar en un evento organizado debe estar afiliado a un club, además de tener su licencia de corredor. El club al cual representa este ciclista, a su vez, deberá estar afiliado a una asociación deportiva. Este club se distinguirá por un suéter con colores determinados y un nombre; su afiliación a la asociación deportiva le dará derecho de participar en las competencias promocionales o selectivas que organice esta instancia en su territorio. Cada una de las 36 asociaciones deportivas tendrá una selección representativa en las categorías y ramas que define la Unión Ciclista Internacional.

Las asociaciones deportivas de las 31 entidades federativas, el D. F., el Instituto Politécnico Nacional, el Instituto Mexicano del Seguro Social, la Universidad Nacional Autónoma de México y La Laguna deben estar constituidas como asociaciones civiles. La relación de la Federación Mexicana de Ciclismo con las asociaciones deportivas está regulada por los señalamientos del estatuto y reglamento aprobados por la asamblea nacional. Esta última se constituye como el órgano supremo de la Federación, integrada por los representantes de cada una de las asociaciones deportivas, así como por los organismos afines reconocidos. La dirección, control y representación de la FMC la tiene el Consejo Directivo, como órgano permanente. El Presidente es la *máxima autoridad representativa de la FMC en ejercicio de las facultades estatutarias y de la demás normatividad aplicable*.

La FEDERACIÓN MEXICANA DE CICLISMO es la instancia que gobierna las actividades del ciclismo en el país: los miembros, competencias y licencias. Es la responsable de administrar los asuntos nacionales relacionados con esta disciplina: el equipo con el staff de entrenadores, los campeonatos nacionales, a los cuales sancionará con las reglas internacionales y les dará el carácter de oficial.

La FEDERACIÓN MEXICANA DE CICLISMO, de acuerdo a la Ley de Estímulo y Fomento del Deporte, en su artículo 17, Capítulo IV, “De la Participación de los deportistas y Agrupaciones Deportivas en el Sistema Nacional del Deporte”, es señalada como la máxima autoridad técnica del ciclismo en nuestro país; como tal es reconocida por la Comisión Nacional del Deporte, órgano rector del deporte en México.

La FEDERACIÓN MEXICANA DE CICLISMO está afiliada a la Confederación Deportiva Mexicana y al Comité Olímpico Mexicano.

En el plano internacional, la FMC, está afiliada a la Unión Ciclista Internacional (UCI), la cual está constituida por las Federaciones Nacionales de alrededor de 172 Países, así como también a la COPACI, organismo representativo del continente Americano, ante la UCI.

CALENDARIO NACIONAL DE COMPETENCIAS

La FMC tiene la facultad de convocar a los campeonatos nacionales de las diferentes categorías, con carácter de selectivos para integrar y preparar las selecciones nacionales. Asimismo, dentro del calendario se encuentran consideradas las Copas Federación de ruta y pista, competencias en los que participan corredores de elite, sub-23 y juveniles; son eventos en los que efectúa el seguimiento de la preparación de los ciclistas, incluyendo los seleccionados nacionales; por lo cual se constituyen en eventos atractivos para los ciclistas, los aficionados y la prensa nacional. Otra competencia considerada en el calendario nacional, debido a que es organizada por la FMC, es el Festival Olímpico Internacional, a la cual asisten diferentes países. Por último aparecen en el calendario las carreras “clásicas”, que organizan diferentes asociaciones deportivas, cuya permanencia año tras año, las hace atractivas para los ciclistas.

CALENDARIO INTERNACIONAL DE COMPETENCIAS

La UCI considera dentro de su calendario de actividades la realización de las Copas del Mundo de ruta, pista y montaña, así como Campeonatos Mundiales de ruta, pista, montaña, BMX, trialsin, estilo libre, por mencionar las especialidades del ciclismo que se practican en nuestro país. Asimismo aparecen en su programación diversas carreras por etapas, además de competencias de pista que convocan diferentes países afiliados (por ejemplo la Vuelta al Uruguay, Vuelta a Chile, Ruta México, etcétera).

Es importante para el entrenador conocer la organización nacional e internacional en la que se desenvuelve el ciclismo de competencia. Para saber por ejemplo, cual es el camino para llegar a la Selección Nacional.

ORGANIZACIÓN DE COMPETENCIAS

Para organizar una competencia en carretera o en pista, se debe tener en cuenta la participación de personas clave. El personal clave debe tomar parte en las siguientes actividades:

Comisarios

El comisario es la autoridad oficial del evento; es la persona responsable de la interpretación de las reglas durante el desarrollo de la carrera. Existen procedimientos de apelación con respecto

a las decisiones del comisario en el evento. En la contra reloj, el comisario deberá ser la persona que lleve a cabo el control del registro de los tiempos.

Jueces y cronometristas

Los jueces son requeridos para ubicarse en la meta. Los cronometristas tienen una función similar en los eventos de pista al tomar los tiempos, y en la carretera en las carreras de contra reloj. En los eventos de campeonato, los jueces y cronometristas deben pertenecer a la Comisión Nacional de Jueces, reconocido por la FMC.

Seguridad

La policía es normalmente necesaria durante los eventos de carretera, para el control de tráfico, cruceros etc. En las contra reloj es requerido donde se hace los puntos de retorno.

Revisión de las Bicicletas

La responsabilidad de examinar la bicicleta es un trabajo fundamental antes y después de una prueba.

El examinador deberá revisar que funcionen bien los frenos y los cambios, que los tubulares estén bien pegados con goma y en general que estén bien todas las partes. Después de la carrera, el examinador deberá llamar a los ganadores para medir los avances cuando existan restricciones según la categoría.

Otros

La policía, las ambulancias y el personal de primeros auxilios son de fundamental importancia en la organización de competencias.

Organizadores

Los organizadores del evento, deberán estar seguros que todo su equipo esté presente en la carrera. Los organizadores deberán tener el permiso de la policía y la municipalidad para efectuar el evento, así como los avisos e información para los corredores, la premiación, etcétera. Las competencias avaladas por la FMC son a menudo organizadas por miembros de los clubes ciclistas, pero también ocasionalmente son efectuadas por firmas comerciales o por organizaciones profesionales.

ORGANIZACIÓN DE EVENTOS

Para la realización del evento el Comité Organizador deberá contar con el aval de la FMC y el apoyo de la Asociación de Ciclismo Estatal, además de considerar el personal capacitado para sancionar el evento. El club o el organizador deberá considerar su puesta en marcha con un mínimo de ayuda. Se da el caso de que los organizadores tengan que actuar como jueces de

inicio o llegada. En las competencias de ruta, donde participan varias categorías, los corredores que salen los de menor experiencia; los corredores con mayor conocimiento arrancan después.

Para los eventos de ruta que se realizan en circuito, es necesario que no sean muy transitados, para garantizar que los corredores estén seguros. Una de las medidas que se puede hacer es avisar a los residentes locales o a la policía para que no actúen en forma distraída, poniendo en peligro a los ciclistas.

Las carreras de contra reloj requieren “detenedores” de bicicleta, cronometristas de salida oficiales, en eventos de ida y vuelta. El procedimiento usual para esta carrera es asignar a cada corredor un número y llamar a la línea algunos minutos antes a los competidores; no debe haber más de dos o tres corredores en esta área al mismo tiempo. Los corredores empezarán su participación con intervalos de un minuto entre cada uno de ellos; y los cronometristas tomarán el tiempo, el cual empezará en 0 minutos para el primer corredor. El cronometrista deberá restar a cada corredor el número de minutos después de la salida. Por ejemplo, el corredor 1, empieza a 0 minutos, entonces se le resta 0 minutos, el corredor 2, empieza al 1 minuto, de esta manera restar 1 minuto al tiempo que termina.

REGLAS

Son aspectos básicos de reglamentación que el entrenador debe conocer.

CATEGORÍAS DE CORREDORES

Los corredores están clasificados por edad, sexo y habilidad. Las edades para competir en las modalidades de ruta y pista son las siguientes (la edad del corredor se considera del 1º de enero al 31 de diciembre, año nominal):

Categorías	Rama	Edades
Infantil	Varonil y femenil	5 a 14 años (año por año)
Juvenil B	Varonil y femenil	15 y 16 años
Juvenil C	Varonil y femenil	17 y 18 años
Sub 23	Varonil	19 años a menores de 23 años
Elite	Varonil	Mayores de 23 años
Elite	Femenil	19 años en adelante
Veteranos	Varonil y femenil	30 años o mayores

Las mujeres pueden correr con los hombres si corresponden a la misma edad. En provincia los corredores mayores pueden tener categorías como primera, segunda, tercera y cuarta.

ELECCIÓN DEL AVANCE

Denominamos avance a la distancia en metros conseguido en un ciclo completo de pedaleo, como resultado de la combinación de una corona o piñón (rueda dentada posterior), y de un plato (rueda dentada anterior), unidos por una cadena.

Los piñones poseen 5 a 9 coronas, cuyos dientes oscilan en número de 11 a 28 o más según el grado de desnivel que se afronte o las fuerzas que posea el corredor.

Los platos son dos para las bicicletas de ruta, su dentaje varía entre 39 y 55 dientes (a veces se coloca un tercer plato, aunque lo normal es cambiar de bicicleta en plena carretera con su desarrollo apropiado).

Para cualquier especialidad ciclista y en particular para el ciclismo en ruta, las distintas combinaciones del desarrollo se traducen en distancia en metros, que se cuantifican en las tablas de desarrollo (apéndice 1), y que se hallan multiplicando el diámetro de la rueda trasera por π (3.1416), este resultado se multiplica por el resultado de la división del número de dientes del plato; entre el número de dientes del piñón, dándonos la distancia en metros recorrida después de haber realizado una pedaleada completa.

Para hallar verdaderamente el avance en metros no solamente hay que tener en cuenta lo ya descrito, sino también la sección del tubular y el aplastamiento del mismo por el peso del ciclista, por lo que, en general, las tablas de desarrollo suelen figurar distancias un poco superiores.



Ejemplo:

$$\begin{aligned} \text{Diámetro de la rueda (680)} \times \pi (3,1416) &= 2,136 \\ 2,136 \times \text{plato (52)} / \text{piñón (16)} &= 2,136 \times 52 / 16 = 6,94 \end{aligned}$$

La combinación posible entre plato y piñón está en función de la velocidad de desplazamiento. Como regla de utilización didáctica se pueden tener en cuenta los siguientes criterios:

- Mantener una cadencia de pedaleo constante que suele oscilar entre 60-75 pedaladas por minuto, en la etapa de iniciación.
- Con un desarrollo grande (plato grande: 52 o piñón pequeño: 14), se recorrerá una distancia mayor en cada pedalada.
- Con un desarrollo “pequeño” (plato chico: 42 o piñón grande: 21), se recorrerá una distancia menor en cada pedalada.
- Las combinaciones posibles son:
 - a) Piñones grandes (20 dientes en adelante).
 - b) Piñones medios (16 – 19 dientes).
 - c) Coronas pequeñas (12 – 15 dientes)
 1. Plato grande (52 – 55 dientes)
 2. Plato pequeño (42 dientes usual)

a-1 Piñón grande – plato grande: esta combinación no se utiliza por trabajar la cadena demasiado forzada, produciendo roces e incluso se puede romper o doblar algún diente (el plato grande está en el exterior, mientras que la corona grande está en el interior).

b-1 Piñón medio – plato grande: para velocidades medias (20-25 Km/h.).

c-1 Piñón pequeño – plato grande: para velocidades máximas (30 Km/h., o más).

a-2 Piñón grande – plato pequeño: para velocidades mínimas y cuestas duras.

b-2 Piñón medio – plato pequeño: esta combinación tampoco se utiliza por las mismas razones que el apartado a-1.

“Podemos decir como norma general que cuanto más alineados, y consiguientemente menos rozamiento se produzca entre dos platos y coronas, más rendimiento obtendremos de la bicicleta”.

La mayoría de las veces rodando en pelotón se suele ir con 15 dientes, lo que da lugar a guardar y mantener la flexibilidad y evitar grandes esfuerzos en las piernas, pero aún sería mejor si se rodara con 16 dientes, dando lugar a velocidad en las piernas, dejando la fuerza muscular para cuando se esté más entrenado.

VARIABLES EN EL USO DEL DESARROLLO

Los desarrollos fundamentalmente pueden variar en función de:

- a) Que el recorrido sea llano y sin grandes dificultades, debiendo utilizar desarrollos grandes.
- b) Que el recorrido sea dificultoso y complicado, pudiéndonos encontrar con sucesivas pendientes duras, recomendándose en este caso desarrollos pequeños.
- c) Que el recorrido sea de montaña con grandes y largas pendientes o cortas, pero de gran inclinación, en cuyo caso se suele usar un piñón de 11 a 23 dientes, usar más dependerá de que la pendiente sea excesivamente difícil y un 53 x 39.
- d) Que la carrera sea contra reloj, dependiendo de su configuración la norma será usar desarrollos grandes y cambiar lo mínimo imprescindible, con el fin de ganar el mayor tiempo posible.

En estos casos se suele utilizar muy a menudo la rueda libre de seis piñones en cualquier terreno. Esto se hace con el objeto de eliminar peso.

En el caso de uno de los últimos más grandes ciclistas como Bernard Hinault, comenzó utilizando un 50 x 14 y en 1972, cuando ganó el campeonato de Francia, corrió con el 51 x 13.

En el ciclismo de ruta es fundamental elegir el avance que ha de utilizarse en la temporada; para ello es necesario tomar en cuenta los siguientes factores:

1. Edad,
2. Sexo
3. Capacidad del corredor

La elección del avance es particularmente importante en las categorías infantiles y juveniles, en donde hay que mantener un respeto por las fases de desarrollo del organismo del corredor.

AVANCE REGLAMENTARIO

Categorías y avances reconocidos por la FMC, de acuerdo al reglamento vigente.

MEDIDAS REGLAMENTARIAS DE LA BICICLETA DE COMPETENCIA

Citaremos a continuación algunos de los artículos del reglamento de ciclismo de la Unión Ciclista Internacional (UCI), más importantes que deben conocer todos los ciclistas que participan o que aspiran a incursionar en competencias oficiales, los cuales de forma textual nos dicen lo siguiente:

Los entrenadores deberán tener cuidado con otras reglas (ésta es solamente una guía, no es una lista completa).

BICICLETAS

Son aspectos del reglamento importantes a considerar dentro de la sección de bicicletas.



PRINCIPIOS

Tipo

1.3.004 Las bicicletas deben ser de un tipo que es o pueda ser comercializado para su utilización por el conjunto de los practicantes del deporte ciclista. El uso de una bicicleta concebida especialmente para el cumplimiento de una actuación particular (récord u otro) no esta autorizada si no cumple con las medidas establecidas por el reglamento UCI.

Calidad Seguridad

1.3.005 El corredor debe velar porque su bicicleta, comprendidos los accesorios y dispositivos que se instalen, no presenten, por sus cualidades materiales o concepción, ningún peligro para el mismo o para los demás participantes en las pruebas.

Posición

1.3.006 El corredor debe estar en posición sentada sobre su bicicleta. Está posición requiere exclusivamente los siguientes puntos de apoyo: pedal, sillín y manillar.

1.3.007 La sujeción del manillar con las manos debe permitir al corredor conducir y maniobrar en las mejores condiciones posibles y con total seguridad.

Propulsión

1.3.008 La propulsión de la bicicleta se origina únicamente en las piernas (cadena muscular inferior), un movimiento circular con la ayuda de un pedalier.

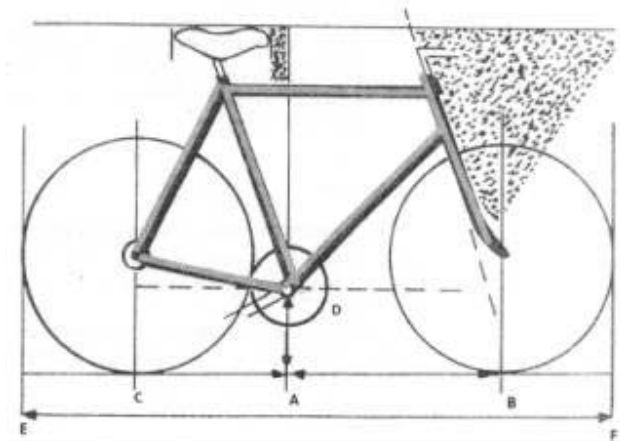
1.3.009 Las especificaciones técnicas que se exponen a continuación a las bicicletas utilizadas en ruta, pista o ciclocross

Generalidades.

1.3.010 Una bicicleta no debe ocupar un volumen superior a los 200 cm. de longitud (185 cm : modificación UCI 1998), "EF", y los 50 cm. de ancho.

1.3.011 Todo dispositivo destinado a disminuir la resistencia a la penetración el aire o a acelerar artificialmente la propulsión, tales como una pantalla protectora, un fuselaje o similar, están prohibidos.

1.3.012 La punta del sillín debe situarse –ver artículo 1.3.019 del reglamento UCI– como mínimo a 5 cm. por detrás de una vertical que pase por el eje del pedalier. El apoyo del sillín debe situarse en el plano horizontal (ver figura). La longitud del sillín será de 24 cm. como mínimo y de 27.5 cm. como máximo.



1.3.013 La altura horizontal máxima del punto de apoyo de las manos debe estar al nivel o por debajo de la horizontal que pase por el plano horizontal de apoyo del sillín. Este apoyo no puede estar situado por detrás del eje del tubo de la dirección. “El largo de los aditamentos del manubrio (aerobar o “U”) no rebasará los 15 cm. adelante de una vertical (medido con una plomada) que pasa por el eje de centro de la rueda delantera” (modificación UCI 1998).

1.3.014 La distancia entre el eje del pedalier y el suelo (DA) deberá ser de 24 cm. como mínimo y de 30 como máximo.

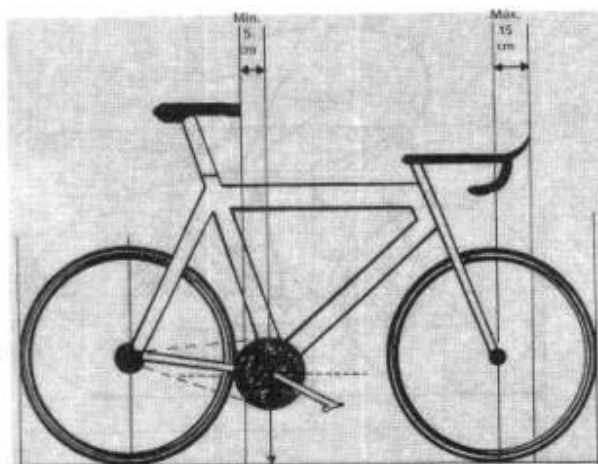
1.3.015 La distancia entre las verticales que pasan por el eje pedalier y el eje de la rueda delantera “AB”, deberá ser –ver artículo 1.3.019 del reglamento UCI– de 54 cm. como mínimo y de 75 cm. como máximo (65 cm: modificación UCI 1998).

1.3.016 La distancia entre las verticales que pasan por el eje pedalier y el eje de la rueda trasera “AC”, deberá ser de 35 cm. como mínimo y de 55 como máximo (50 cm: modificación UCI 1998).

1.3.017 La distancia entre las extremidades interiores de la horquilla no sobrepasará los 10.5 cm. La de los extremos interiores de las vainas, no sobrepasará los 13.5 cm.

1.3.018 Las ruedas de la bicicleta pueden ser de diámetros diferentes, con un máximo de 70 cm. y un mínimo de 55 cm., comprendidas las cubiertas.

Particularidades.



1.3.019 Las distancias establecidas en los puntos 1.3.012 y 1.3.015 y que hacen una llamada al presente artículo pueden ser reproducidas en la medida que esto sea necesario por causas morfológicas. Hay que entender por causa morfológica todo lo que afecte particularmente a la talla o a la longitud de los miembros del corredor.

El corredor que por estos motivos estime que debe utilizarse una bicicleta cuyas distancias en cuestión sean inferiores a las indicadas, debe informar de ello al colegio de comisarios en el momento de presentación de la licencia. En este caso, el colegio de comisarios podrá proceder al siguiente examen:

- Por medio de una plomada, verifica que, durante el pedaleo, la parte delantera de la rodilla no sobrepase la vertical que pase por el eje del pedal cuando este se encuentre en su posición más adelantada.

1.3.020 La distancia de 5 cm. Precisada en el artículo 1.3.012 no es aplicable a la bicicleta del corredor que participa en pruebas de velocidad, keirin, 500 m. y kilómetro, sin que, en ningún caso, la punta del sillín sobrepase la vertical que pasa por el eje del pedalier.

1.3.021 La rueda libre, el cambio de velocidades y los frenos están prohibidos en los entrenamientos y las competencias en pista.

1.3.022 Puesto que responden a los criterios establecidos en la presente sección, los manillares denominados *delta*, *de cuernos* y *de triatleta* pueden ser utilizados exclusivamente en las pruebas de:

√ Pista

- persecución Individual y Por Equipos
- Kilómetro y 500 M. Contra Reloj
- Intento Récord

√ Carretera

- Pueba contra reloj.

Se autoriza el uso de un reposadero para antebrazos o codos.

1.3.023 Un tandem no debe ocupar un volumen superior a los 270 cm. de longitud (EF) y los 50 cm. de anchura.

Novedades técnicas

1.3.024 Las novedades técnicas (bicicletas, accesorios) no pueden ser utilizadas hasta que sean aprobadas por el comité ejecutivo de la UCI. Las solicitudes deben ser presentadas a la UCI antes del 31 de agosto de cada año acompañadas de toda la documentación necesaria. En caso de aceptación, no se podrá aplicar hasta el 1 de enero del año siguiente. La aceptación conlleva únicamente la admisibilidad de la novedad en el plano estrictamente deportivo.

1.3.025 Si durante la salida de una prueba o una etapa, el colegio de comisarios estima que hay una novedad técnica aun no aceptada por la UCI, se rechazará la salida al corredor que no renuncie a la utilización de la novedad. Los comisarios son los únicos que podrán juzgar la novedad.

Fuera de estas pruebas, es la UCI quien decide si se trata de una novedad técnica y si el procedimiento establecido en el artículo 1.3.024 debe ser seguido.

1.5 CONCLUSIONES



Cada uno de los tópicos aquí tratados, nos introducen a la esfera del ciclismo desde los aspectos históricos, hasta las modalidades y pruebas que se desarrollan en el ciclismo de competencia organizado y la reglamentación vigente para cada una de ellas, así como los elementos básicos para llevar a cabo una carrera.



RESUMEN

El tema tratado como “Introducción al Ciclismo” nos permite tener un marco histórico de la evolución de la bicicleta y del deporte del ciclismo hasta nuestros días, considerando los siguientes aspectos:

1. Los modelos mas significativos que dieron origen a la bicicleta.
2. Las modalidades del ciclismo competitivo, sus características mas importantes y las reglas básicas que considera la UCI.
3. La infraestructura de organización del ciclismo en los ámbitos nacional e internacional.

1.6 AUTOEVALUACIÓN



Instrucciones: Anote en el paréntesis de la derecha, la letra que corresponde a la respuesta correcta.

1. Al diseño inicial que dio origen a la bicicleta, construido en 1791 por el francés Sivrac, recibe el nombre de: ()
 - a) Bicicleta
 - b) Draisiana
 - c) Celerífero

2. Los modelos iniciales fueron construidos probablemente con un solo objetivo: ()
 - a) Medio de transporte
 - b) Para diversión
 - c) Para competencia

3. Los prototipos de la bicicleta fundamentales para la evolución de la bicicleta actual son: ()
 - a) Celerífero, Draisiana, Triciclo y Biciclo
 - b) Celerífero, Velocípedo, Biciclo y Gran Bi
 - c) Celerífero, Draisiana, Velocípedo y Gran Bi

4. La Federación Mexicana de Ciclismo comenzó sus actividades en 1924, y obtuvo su protocolización en el año de: ()
 - a) 1920
 - b) 1933
 - c) 1968

5. El Campeonato Nacional que cuenta con 70 eventos consecutivos, es la categoría: ()
 - a) Máster
 - b) Mayores
 - c) Turismeros

6. Son pruebas de la modalidad de pista, que se realizan en Campeonatos Nacionales: ()
 - a) Kilómetro C/R, Persecución Individual y Velocidad Olímpica
 - b) Velocidad Olímpica, Prueba de Eliminación y Persecución por equipos
 - c) Carrera por puntos, Handy Cap y Persecución a la Italiana

7. Dentro del ciclismo de ruta, los eventos mas comunes son: ()
 - a) Ruta Individual, Criterium, Carrera por Etapas y Contrarreloj
 - b) Contrarreloj por equipos, Carrera por Etapas y Handy Cap
 - c) Criterium, Ruta Individual, Carrera por Puntos y Carrera por Etapas

Instrucciones: Relacione correctamente las siguientes columnas, anotando en el paréntesis de la izquierda, la letra de la respuesta correcta.

- | | | |
|---|-----|--------------------------------|
| 8. Son modalidades del ciclismo de montaña | () | a) Persecución individual |
| 9. Es la prueba de la modalidad de pista que cubre una distancia de 1,000 m. considerándose solamente el tiempo realizado en los últimos 200 m. | () | b) Carrera Americana (Madison) |
| 10. Es la prueba en la que participan 2 corredores al mismo tiempo, tomando la salida en puntos opuestos de la pista | () | c) Persecución a la Italiana |
| 11. Esta carrera se lleva a cabo por relevos y el equipo lo conforman 2 corredores | () | d) Descenso y Campo Travesía |
| 12. Es una prueba de exhibición o espectáculo | () | e) Velocidad |

Instrucciones: Anote en el paréntesis de la derecha, la letra que corresponde a la respuesta correcta.

13. El máximo organismo que rige al ciclismo a nivel mundial es: ()
- a) Comité Olímpico Internacional (COI)
 - b) Unión Ciclista Internacional (UCI)
 - c) Federación Mexicana de Ciclismo
14. El número total de Asociaciones Deportivas reconocidas por la Federación Mexicana de Ciclismo es de: ()
- a) 36 Asociaciones Deportivas
 - b) 30 Asociaciones Deportivas
 - c) 32 Asociaciones Deportivas
15. Es la máxima autoridad representativa de la FMC en el ejercicio de las facultades estatutarias y de la demás normatividad aplicable: ()
- a) Representante Jurídico
 - b) Secretario General
 - c) Presidente
16. Es el personal mínimo indispensable que debe tomar parte en la organización de una competencia: ()
- a) Jueces, reporteros gráficos, auxiliares
 - b) Comisarios, jueces, cronometristas y personal de seguridad
 - c) Comisarios, abastecedores y director técnico
17. El personal responsable de examinar el buen funcionamiento de las bicicletas antes de una competencia, así como de la medición del avance según la categoría es: ()
- a) Organizadores
 - b) Jueces y cronometristas
 - c) Comisión de revisión

18. Los aspectos básicos de reglamentación que el entrenador debe conocer son: ()
- a) Categorías y avances reglamentarios
 - b) Elección del avance y pruebas de ruta
 - c) Categorías y jueces
19. En la sección de bicicletas que marca el reglamento se consideran los siguientes () aspectos:
- a) Calidad-seguridad, posición y propulsión
 - b) Tipo, relación de engranajes y avance
 - c) Propulsión, avance y desarrollo

Instrucciones: Coloque en el paréntesis del diagrama la letra que corresponda a la medida correcta (modificación UCI 1998), (figura 1),

20. La longitud máxima de la bicicleta es de: ()
- a) 200 cm
 - b) 185 cm
 - c) 220 cm
21. La punta del sillín debe situarse por detrás de una vertical que pasa por el eje del pedalier, con un mínimo de: ()
- a) 3 cm
 - b) 4 cm
 - c) 5 cm
22. La distancia entre el eje del pedalier y el suelo tiene un mínimo y un máximo, los cuales son:
- a) 22 cm – 28 cm
 - b) 24 cm – 30 cm
 - c) 26 cm - 30 cm
23. Las ruedas de la bicicleta pueden ser de diámetros diferentes, con un máximo y un mínimo de:
- a) 70 cm – 55 cm
 - b) 75 cm – 50 cm
 - c) 70 cm - 50 cm
24. El largo de los aditamentos utilizados en el manubrio para las pruebas de contrareloj (aerobar o “U”), no rebasará los:
- a) 30 cm
 - b) 20 cm
 - c) 15 cm

Min.

Máx

