

**ESCALERA APROXIMÁNDOSE A LA ESQUINA**



1. El líder de la escalera escoge la trayectoria que seguirá al dirigirse a la esquina o curva. Note que los corredores 3 y 4 están mirando a través de la salida de la curva.



2. Uno por uno de los corredores sigue una trayectoria similar a la del líder, evitando chocar con la llanta del corredor al frente.



3. Note que todos los corredores están mirando adelante del que va al frente y no a la rueda del corredor que esta enfrente de ellos.



4. Pedaleando a través de la curva o esquina, como estos corredores, requiere familiarizarse con el terreno (piso libre y los pedales).

**ESCALERA SALIENDO DE LA ESQUINA, VIENTO DE LA DERECHA HACIA LA ESQUINA.**



1. Cuando sale de la curva, el líder del grupo lleva a la escalera hacia la nueva dirección del viento.



2. Aquí el viento está a la derecha de los corredores. Después de salir de la esquina, el líder cruza la carretera, haciendo que la escalera se proteja de ese lado.



3. Cada corredor a la salida de la esquina, se mueve para protegerse del lado de la rueda de enfrente.



4. Después de cortar la esquina, la escalera es reestablecida.

**ESCALERA SALIENDO DE LA ESQUINA VIENTO DE IZQUIERDA A DERECHA**



1. Aquí el viento está a la izquierda de los corredores, al tomar la curva o esquina.



2. El líder mantiene la línea de salida, después de pasar la curva o esquina.



3. Cada uno de los corredores cuando salen de la esquina, se mueven para protegerse del lado derecho de la rueda de enfrente.



4. La escalera es restablecida.

### SUBIDA

Un buen trepador, conoce la habilidad de subir rápidamente a una montaña, esto es, rápidamente elige el engrane correcto y la técnica de subir. Existen dos formas básicas de cómo atacar una montaña.

- *Intenso*: esfuerzo acelerado, saliendo del asiento y usando los músculos de la parte superior del cuerpo y presionando con el peso del cuerpo sobre los pedales, esto se suma a la fuerza de las piernas. En este método los corredores tienen un gran gasto de energía; se utiliza mayormente para subir rápidamente pendientes cortas o muy inclinadas.

- *Uniforme:* Se efectúa sentado en el asiento; con este método se mejora la palanca de las piernas y el gasto de energía es menor que en el anterior. Este método es recomendable para montaña larga y usualmente requiere engranajes suaves.

El corredor puede escoger alternativamente estos 2 métodos, acelerar o ir despacio o descansar en el grupo.

El corredor debe elegir el paso apropiado (y la técnica), para la montaña, cuando se aproxime la subida. La fuerza sobre la cadena cuando se sube, hace más difícil realizar los cambios de engranaje en la pendiente.



1. Fuera del asiento, trasladando el centro de gravedad sobre los pedales, haciendo bailarina, durante un ataque.



2. La bicicleta sigue una línea recta, mientras se balancea ligeramente de lado a lado. Los hombros no se moverán de lado a lado.



3. Subir sentado



4. Subiendo, sentado en la parte de atrás del asiento, la extensión de las piernas es más grande como una posición alterna.



5. Durante la subida sentado, los hombros permanecen a nivel y las ruedas en una línea recta.

### BAJANDO

Es básica la atención del corredor en el descenso por la velocidad que se alcanza.

Cuando se corre a alta velocidad el corredor debe poner en práctica la visión panorámica y estar alerta para esquivar cualquier obstáculo y evitar frenar constantemente, a fin de ganar tiempo.

Es conveniente frenar suavemente cuando la velocidad es muy alta; realizando pequeños toques a los frenos evitando que se calienten por mantenerlos presionados mucho tiempo. Muchos corredores toman una posición aerodinámica en el descenso, con lo cual aumentan la velocidad.

Con esta técnica el corredor tratará de mantener la correcta distribución de su peso, y colocará las manos en el manubrio a fin de facilitar la maniobra de frenado.

No es recomendable sujetarse en la parte del manubrio cercana al poste; así como tampoco colocar la cabeza por encima de éste. Es peligroso e innecesario.

Cuando se da vuelta en el descenso, el corredor deberá recordar que rodando a una alta velocidad hay tendencia a salirse de la carretera. Para contrarrestar la fuerza centrífuga que se presenta en este movimiento, el corredor deberá seguir la técnica descrita para doblar en una esquina o curva, poniendo especial atención en cargar un poco más el peso del cuerpo hacia la parte interna de la curva.

Procurar mantener siempre una línea de rodamiento conforme a la carretera y/o al grupo, no realizar zigzagueos o movimientos peligrosos.



1. Una posición aerodinámica y segura, descendiendo con las manos cerca de los frenos; listo para frenar en una emergencia.

### ***SPRINT***

Para acelerar rápidamente, el corredor realiza el esfuerzo levantándose del asiento, debido a que le permite tener un mejor punto de apoyo y de máxima aceleración sobre las palancas. Para ejecutar esta aceleración de manera eficiente, el corredor deberá pedalear uniformemente en

línea recta, evitando realizar ondulaciones que le restan tiempo y una mayor pérdida de energía. Analizar la dirección del viento, también es conveniente para realizar un *sprint*.

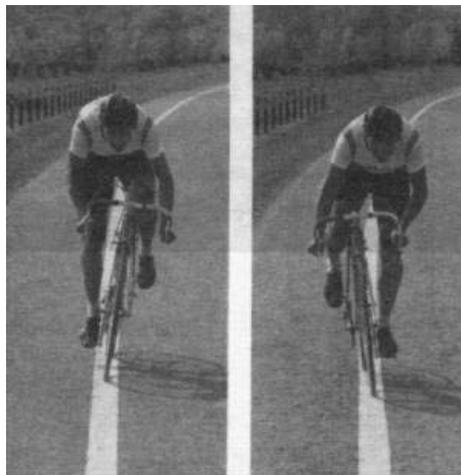
Por otro lado si el corredor inclina mucho el cuerpo hacia delante, la rueda trasera pierde la tracción y brinca, con el riesgo de patinar; además resta eficiencia y puede causar una caída. Tener una adecuada colocación en el grupo, favorecerá al corredor *sprinter*.

Las caídas también pueden presentarse por negligencia del corredor cuando no aprieta bien el bloqueo de su rueda trasera y al aplicar la fuerza se corre la rueda; o cuando no están bien ajustados los cambios y se busca una aceleración y la cadena brinca de un piñón a otro. Elegir el avance correcto dependiendo del terreno.

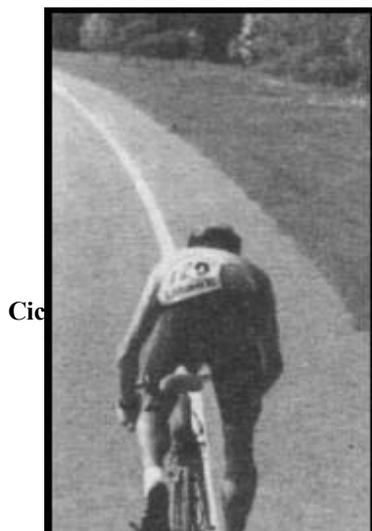
Los corredores deberán practicar aceleraciones uniformes en carreteras anchas y libres de tráfico; tratando de conservar una línea recta, teniendo como referencia la línea marcada en la carretera, lo cual es una herramienta útil para hacer el *sprint*. El corredor nunca deberá ver hacia abajo cuando hace un *sprint*.

La fuerza en la parte superior del cuerpo es muy importante en el *sprint*, así como también al subir las montañas; por lo que el fortalecimiento de esta parte del cuerpo mediante el entrenamiento es de suma importancia.

En *sprints* largos, normalmente la fase de aceleración se logra levantándose del asiento y el corredor completará el *sprint* en la posición normal. Cuando el corredor viene a una alta velocidad, el *sprint* puede realizarse sin levantarse del asiento. Es recomendable que el ciclista practique las aceleraciones sentado.



1. Note que las manos están en la parte baja, los ojos al frente y la bicicleta se balancea ligeramente; el peso se carga hacia el pedal que desciende; las ruedas siguen una línea recta.



2. En la vista por detrás se observa el grado de inclinación de la bicicleta sobre el pedal que va abajo, las ruedas siguen una línea recta.

### FRENANDO

Para efectuar la desaceleración, el ciclista deberá aplicar ambos frenos de forma intermitente y uniforme, hasta que las ruedas se detengan; el frenar bruscamente en una competencia puede ser desastroso para el corredor y el grupo. El corredor debe experimentar la manera correcta de frenar antes de entrar a una competencia. Como una herramienta para aprender a frenar correctamente, los corredores pueden tratar de registrar el menor tiempo para frenar trazando una marca en la carretera; el objetivo es parar totalmente en la marca.

Frenos y ruedas deben de tener un especial mantenimiento (ver capítulo 2). Los bordos o saltos sobre el aro aumentan la tendencia a que la rueda se amarre cuando se frena.



1. El peso del cuerpo se carga sobre la rueda de atrás, extendiendo los brazos fuertemente, para frenar en una situación de emergencia.

### **EVITAR OBSTÁCULOS**

El ciclista al rodar en la carretera es vulnerable a un sinnúmero de riegos. Algunos consejos para evitar obstáculos se mencionan a continuación.

#### *Vías del Tren*

Las vías del tren, pueden ser pasadas de forma perpendicular a los rieles.

En una carrera, esta técnica a menudo no es posible; los ciclistas a menudo saltan las vías. (ver abajo la sección de salto de obstáculos).

<b>Drenaje y rejillas</b>
---------------------------

Las llantas angostas fácilmente pueden caer en las rejillas, por lo que se recomienda tomarlas en forma perpendicular. En estas caídas se arruinan las ruedas y las tijeras. La mejor solución es evitarlas no rodando pegado a la banqueta, o bien saltarlas.

#### *Tráfico*

La anticipación es fundamental. El ciclista debe observar los coches y tratar de que ellos lo vean a uno. El ciclista debe ser visible, y no quedar en los puntos ciegos de los chóferes. Lo más importante es que el ciclista tenga una ruta de escape si hay algún corte. Cuando se transita en el carril de baja velocidad se debe tener un cuidado especial con los vehículos, debido a que sus ocupantes pueden ocasionalmente abrir las puertas; para evitar este riesgo se recomienda dejar espacio entre el coche y el ciclista. Finalmente, la mayoría de los accidentes suceden en los cruces, por lo que al llegar a uno de ellos, se debe extremar la precaución.

#### *Vidrios*

Si hay vidrios rotos en el piso, deben ser evitados; algunas veces hay que limpiar las llantas con la palma de la mano, por lo que se recomienda usar guantes. Hacerlo sin guantes, puede causar alguna cortadura. A menudo se encuentran vidrios en la orilla de las calles y carreteras.

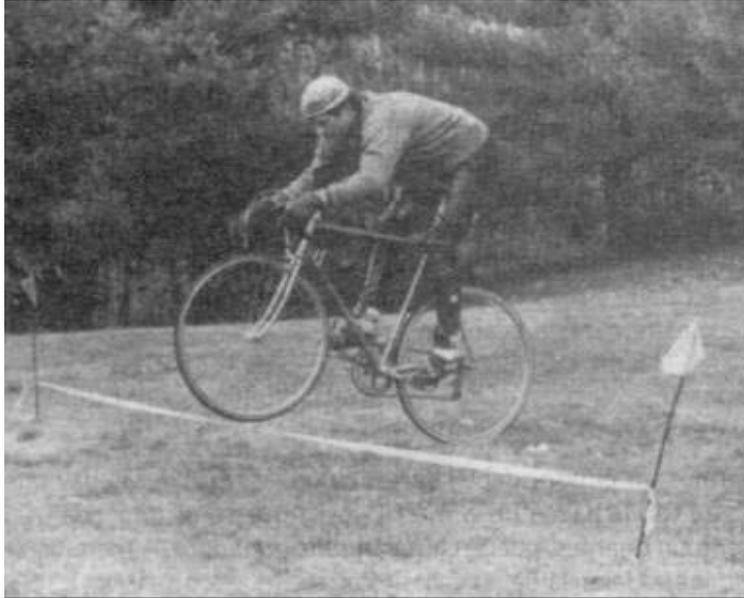
<b>Salto de obstáculos</b>
----------------------------

Algunas caídas pueden ser evitadas si se salta con la bicicleta sobre los obstáculos. Los ciclistas a menudo usan esta técnica cuando cruzan los agujeros o las vías del tren; de esta manera evitan dañar los aros. Para saltar un obstáculo, el ciclista estará bien sentado, toma

firmemente el manubrio con ambas manos y jala hacia arriba simultáneamente con los pedales y el manubrio, levantando el cuerpo en el aire. En el punto más alto del salto, el corredor jala la bicicleta hacia arriba, permitiendo así que las ruedas no toquen el piso.

Se debe mantener siempre la vista al frente.

Una pequeña práctica en un parque es una buena idea, antes de tratar de saltar en la carretera. Un error muy grave al tratar de saltar, será el girar el manubrio, ya que al caer se pierde el control de la bicicleta.



1. Practicar saltos de obstáculos, colocando una cuerda en el piso.



2. Empezar a saltar con la rueda delantera y después la trasera.



3. Levantar ambas ruedas simultáneamente a velocidad.



4. Saltar un obstáculo paralelo prepara al corredor para evitarlo, si el camino está bloqueado.

### 3.5. TÁCTICA Y ESTRATEGIA

#### Definiciones

Una táctica es una maniobra específica diseñada para alcanzar un objetivo. En carreras de ruta, un corredor puede usar una táctica para ganar un *sprint*, romper el grupo, ser primero en la montaña, etcétera.

Una estrategia es un plan global para realizar una carrera. La estrategia puede emplear varias tácticas. La estrategia del corredor depende de diversos factores como el tipo de carrera, los adversarios y naturalmente el nivel de entrenamiento y las habilidades particulares. Las tácticas del corredor, normalmente dependen de las oportunidades que se presenten en una situación determinada de la competencia.

El éxito de la estrategia y tácticas, depende de la experiencia y los conocimientos del corredor.

#### CARACTERÍSTICAS INDIVIDUALES

Las habilidades del corredor son tal vez los factores más importantes para elegir la estrategia y tácticas a seguir.

En los eventos de ruta y pista (la contra reloj/tipo persecución), se encuentran corredores que mantienen el paso por periodos largos o bien ciclistas capaces de correr a gran velocidad, en intervalos cortos tipo *sprint*.

Naturalmente, hay corredores que son capaces de alternar las dos habilidades antes mencionadas.

El competidor que toma parte en eventos de pista requiere de una mayor especialización y de una gran masa muscular para competir con buenas posibilidades de triunfo en los eventos de velocidad; no siendo tan determinante el volumen muscular en las pruebas de resistencia (persecución individual, por equipos y carreras por puntos).

1. Durante la competencia cada corredor normalmente elige la estrategia y tácticas apropiadas a sus características; generalmente un corredor que es "pasista", no tiene la velocidad suficiente para desarrollar un buen *sprint*, por lo que tratará de romper el grupo provocando una escapada en solitario o con otros corredores, tratando de que no haya *sprinters* en dicho grupo. El velocista por otro lado, busca mantenerse atrás cuidándose de no salir a "trabajar"; algunas veces por su falta de capacidad para mantener el paso. Los eventos de ruta, también ofrecen oportunidades tácticas específicas en la montaña, en la bajada, o en la habilidad de dar vueltas en curvas o esquinas.



2. Corredores bajos y ligeros, son generalmente buenos para la montaña.



3. Los velocistas y corredores del kilómetro contra reloj tienen una masa muscular muy desarrollada y una gran potencia.



4. Los corredores especialistas en las pruebas de contra reloj y persecución, son a menudo de talla alta.



#### EVENTOS DE RUTA

La táctica básica que utiliza el pasista es fugarse, ya sea solo o en grupo. El velocista por otro lado, tiende a permanecer en el grupo; y si el grupo se “rompe” busca colocarse con los punteros, haciendo un mínimo de trabajo y esperando el final.

### *Táctica*

En una competencia el primer elemento de ataque, es la fuga.

Un buen trepador ataca en la montaña; el corredor fuerte en la prueba contra reloj ataca contra el viento. Existen excelentes oportunidades para fugarse cuando se da vuelta en las curvas o esquinas; debido a que el grupo hace una fila y reduce el número de corredores que pueden tratar de alcanzar a los punteros; un buen ataque debe realizarse justamente cuando el grupo captura a otros que se habían fugado antes. Cuando la carrera está cerca del final, es importante la posición que se guarde en el grupo; lo más conveniente es ir al frente. Si la meta está después de una curva o esquina, el primer corredor que salga de ella, tiene mayor oportunidad de ganar. Si hay una recta prolongada antes de la meta, el velocista tratará de estar a la rueda de un corredor, a menudo se trata de su compañero, quien tratará de “sacarlo” para empezar el *sprint*. Este corredor puede “sacarlo” al frente, aún estando en una mala posición.

### *Errores tácticos comunes*

Los errores tácticos comunes se describen a continuación:

- √ No revisar el recorrido o escoger un avance inapropiado para el terreno.
- √ Reaccionar muy tarde cuando se rompe el grupo; o realizar relevos por períodos muy largos.
- √ Permanecer mucho tiempo al frente del grupo de escapados (en el caso de que el grupo responda al ataque), o en el pelotón.
- √ Formar grupo con corredores débiles en la montaña o en una fuga lejana a la meta.
- √ Escoger el paso equivocado (normalmente muy pesado), para un *sprint* o una subida.
- √ Olvidar o desconocer donde está la meta.



1. El ataque de los dos corredores de la derecha es capturado por el grupo, el corredor de la izquierda salta por el lado opuesto de la carretera, eliminando la oportunidad de que lo capturen; esta situación es una buena oportunidad para atacar.

### EVENTOS DE PISTA

Se tratarán de manera muy general las tácticas y estrategias de las pruebas de pista, se revisarán con mayor detenimiento en los niveles 2 y 3.

#### *Kilómetro contra reloj*

Es fundamental familiarizarse con las condiciones de la pista y elegir el avance correcto. La prueba de los 1000 m. contra reloj se puede ganar desde antes del evento (independientemente de la preparación del ciclista), si se conoce bien la superficie de la pista y se ha definido previamente el avance adecuado que se utilizará.

#### *La Velocidad*

La velocidad es, tal vez, el evento más complejo y con un mayor número de situaciones tácticas. La posición con respecto al oponente es determinante. El objetivo normalmente es estar atrás del oponente hasta los últimos 200 metros, dejando que el adversario vaya al frente rompiendo el viento y buscando rebasarlo en el momento final. Es importante cuando se está al frente no perder de vista al oponente, para prevenir ser sorprendido antes de los últimos metros.



1. Los velocistas observan constantemente a sus oponentes.

#### *La Persecución*

La cualidad de mantener un paso constante es fundamental. Debido a que en la fase eliminatoria inicial solamente pasan a la siguiente ronda los 8 mejores tiempos, es importante que el corredor mantenga un paso constante, tratando de hacer el menor tiempo posible; sin preocuparse por alcanzar al oponente.

Obviamente esta estrategia requiere práctica y un correcto avance. El iniciar la competencia a un ritmo rápido puede ser efectivo. Es común que el entrenador esté dentro del campo, dando señales al corredor de sus tiempos por vuelta.

#### *Persecución por Equipos*

Las tácticas son similares a la persecución individual, pero con más refinamiento. Es una ventaja tener un equipo con corredores de la misma fuerza y la misma velocidad; y que “jalen” a un ritmo constante cada uno de ellos. Naturalmente, es necesario que el equipo entrene conjuntamente para desarrollar un mejor acoplamiento, lo cual es fundamental en esta prueba. Debido a que el tiempo del equipo lo marca el tercer corredor, es de vital importancia predeterminar cual corredor no concluirá la prueba.

#### *Carrera por Puntos*

Las tácticas o estrategia que debe seguir un corredor especialista en la carrera por puntos se menciona a continuación:

### Debe conocer

- Las especificaciones de la pista (peralte, distancia, ancho)
- El avance a utilizar (probarlo en entrenamiento y calentamiento)
- Memorizar el número de vueltas en la que sonará la campana para la realización de los *sprints*
- Recordar siempre que el último *sprint* tiene doble puntuación
- Si la cualidad principal del corredor es ser pasista, buscará escaparse después de un *sprint*, para intentar ganar por recorrido, alcanzando al grupo.
- Observar los resultados (en el tablero electrónico o a través de las señales del entrenador), a fin de conocer la ubicación con respecto a los demás corredores que llevan puntos.

### *Keirin*

Generalmente la mejor posición no es la inmediata después de la moto, debido a que una vez iniciada la prueba, el intentar mantener la velocidad hasta el final de la prueba es casi imposible; por lo que es más conveniente estar en tercera o cuarta posición o atrás de algún corredor que se considere favorito. La estrategia utilizada en esta prueba es muy similar a la de velocidad en su parte final.

### *Madison*

Como ya se describió en el capítulo 2, esta prueba se corre por parejas, realizando relevos; la estrategia utilizada es bastante parecida a la descrita para la carrera por puntos. Es de vital importancia la sincronización de la pareja al momento de realizar los cambios o relevos, debido a que es precisamente en este instante, donde se puede llevar a cabo un ataque sorpresivo; o bien es el momento clave para la pelea de los puntos en la realización de un *sprint*.

### *Velocidad Olímpica*

La clave principal en esta prueba consiste en el acoplamiento de los corredores del equipo; la colocación correcta al momento de la salida, debe ser de acuerdo a la fortaleza y velocidad de cada uno de ellos, además de conocer el área donde se deben de realizar los cambios, la cual se identifica por la colocación de las banderas.

### *Otros Eventos*

Otros eventos de exhibición que se realizan en la pista son más flexibles para elegir la táctica a seguir, por ejemplo, en la prueba de eliminación los corredores pueden elegir estar al frente del grupo, escaparse o bien permanecer atrás y eliminar al último corredor cada vez que el reglamento del evento lo determine; esto dependerá de la fuerza y la habilidad de cada corredor.



### 3.6 CONCLUSIONES

El conocimiento de los aspectos técnicos y tácticos que debe tener todo practicante del ciclismo inciden directamente en los resultados que pueda tener en competencias; de ahí la importancia de dominar todos y cada uno de los conceptos que tienen que ver con estos temas.



#### RESUMEN

Recuerde que el rendimiento óptimo del ciclista se alcanzará mientras mayor sea el grado de dominio de los aspectos técnicos, tales como la posición correcta y un eficiente dominio de las fases del pedaleo; los cuales deberán respaldar la planeación y ejecución de un trabajo táctico adecuado a la competencia.

### 3.7 AUTOEVALUACION



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

1. Los objetivos que se buscan alcanzar con una posición adecuada son: ( )
- a) Comodidad y confort
  - b) Máxima eficiencia y comodidad para el ciclista
  - c) Eficiencia y ganar competencias

**Instrucciones:** Relacione las siguientes columnas, anotando en el paréntesis, la letra de la columna derecha que corresponda a la respuesta correcta. Identifique las siguientes medidas de la bicicleta.

- |  |                                 |
|--|---------------------------------|
| 2. La medida de la entrepierna multiplicada por 0.65 ( )   | a) Poste de manubrio            |
| 3. La medida de la entrepierna multiplicada por 0.883 o 0.885 ( )  | b) 72° y 73°                    |
| 4. La angulación en los cuadros para las pruebas de ruta se recomienda que sea de: ( )                   | c) Nos da la altura del asiento |
| 5. La angulación en los cuadros para las pruebas de velocidad o criteriums se recomienda que sea de: ( ) | d) 73° a 75                     |
| 6. Su altura determina en el ciclista, comodidad o aerodinámica ( )                                      | e) Nos da la medida del cuadro  |
|  | f) Poste de asiento             |

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

7. En la posición del ciclista, los aspectos que se deben considerar en la posición del asiento, son: ( )
- a) Colocar las bielas en posición horizontal, la plomada colocada a la altura de la rótula deberá caer sobre el eje del pedal, el asiento deberá conservar una posición horizontal con respecto al piso.
  - b) Colocar las bielas en posición vertical, la plomada colocada a la altura de la rótula deberá caer sobre el eje del pedal, el asiento deberá conservar una posición horizontal con respecto al piso
  - c) La plomada colocada a la altura de la rótula deberá caer a la altura de la punta del pie, el asiento deberá conservar una posición horizontal, máxima eficiencia y comodidad para el ciclista

**Instrucciones:** Complete el texto, colocando en el paréntesis de la derecha, la letra de la respuesta correcta.

8. Montado en la bicicleta y sujetando el manubrio a la altura de la curva, flexionando los brazos, buscando una posición \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_, de tal manera que deberá existir una separación entre \_\_\_\_\_ y \_\_\_\_\_, de 2 a 5 centímetros aproximadamente, en su punto mas cercano. ( )

- a) Confortable y segura; el codo y el muslo
- b) Cómoda y aerodinámica; el codo y la punta de la rodilla
- c) Baja y adecuada; la barbilla y el poste de manubrio

9. Para determinar la dimensión del \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_, se considera la medida del ancho de los hombros, tomada del músculo rotator del omóplato saliente: ( )

- a) Altura del cuadro
- b) Ancho del manubrio
- c) Largo del manubrio

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

10. Para la colocación correcta de las placas en las zapatillas se deberá: ( )

- a) Alinear la zapatilla al eje del pedal
- b) Acercar la punta del pie al apoyo del pedal
- c) Trazar una marca en la zapatilla a la altura del hueso metatarso

**Instrucciones:** Relaciones las siguientes columnas, anotando en el paréntesis, la letra de la columna derecha que corresponda a la respuesta correcta. Identifique las técnicas de pedaleo.

- |  |  |
|--|--|
| 11. Se refiere a la forma de aplicar la fuerza sobre los pedales y conseguir el avance de la bicicleta ( ) | a) Pedaleo de pistón                   |
| 12. Son estilos del pedaleo ( )  | b) Técnica de pedaleo                  |
| 13. Su característica principal consiste en aplicar la fuerza "hacia abajo" ( )                            | c) Pedaleo redondo                     |
| 14. Su característica principal consiste en aplicar la fuerza de manera continua ( )                       | d) Pedaleo redondo y pedaleo de pistón |
| 15. La técnica del pedaleo para su análisis se ha dividido en : ( )  | e) 4 zonas de base y 4 de transición   |

**Instrucciones:** Relaciones las siguientes columnas, anotando en el paréntesis, la letra de la columna derecha que corresponda a la respuesta correcta. Identifique las técnicas de pedaleo.

16. Se efectúa por medio de la extensión de la pierna y del pie. La fuerza se aplica hacia abajo ( )

17. Se realiza por medio de la extensión del muslo; inicia con la flexión de la pierna y el pie. La fuerza se aplica hacia atrás ( ) a) 3ª zona de base
18. Se lleva a cabo con la flexión de la pierna, muslo y pie. Es donde se realiza el movimiento de tracción ( ) b) 2ª zona de Base
19. El movimiento inicia con la extensión del muslo, la pierna y el pie. La fuerza se aplica hacia delante ( ) c) Zonas intermedias o de transición
20. Se refiere a los cambios de dirección durante la fase de pedaleo, donde hay una relativa pérdida de la aplicación de la fuerza ( ) d) 1ª zona de base
- e) 4ª zona de base

**Instrucciones:** Anote en el paréntesis de la derecha la letra que corresponda a la respuesta correcta.

21. Son ejercicios para mejorar la técnica de pedaleo: ( )
- a) Aplicación de la fuerza iniciando la 5ª zona de base, pedaleo alternado con una y otra pierna, gran trabajo con piñón fijo, flexo extensiones, rotaciones y circunducciones del pie, carrera en el mismo lugar elevando las piernas, desplantes de pierna al frente, entrenar con polainas en la bicicleta,
- b) Aplicar la fuerza hacia delante, entrenamiento con piñón fijo sin los pies fijos a los pedales, realizar lagartijas, caminar sobre las puntas de los pies y talones
- c) Aplicación de la fuerza iniciando la 2ª zona de base, pedaleo alternado con una y otra pierna, gran trabajo con piñón fijo, flexo extensiones, rotaciones y circunducciones del pie, carrera en el mismo lugar elevando las piernas, desplantes de pierna al frente.
22. La habilidad básica en las competencias del ciclismo es: ( )
- a) Acoplamiento a rueda
- b) Conocer a los rivales mas fuertes
- c) Rodar atrás
23. El factor que se debe considerar para determinar la posición relativa de los corredores en el grupo es:
- a) Los adversarios
- b) La dirección del viento
- c) La altimetría

**Instrucciones:** Anote en el paréntesis de la derecha, la letra que corresponda a la respuesta correcta, de acuerdo a los señalamientos del diagrama.

Ciclismo 1



24. Si la dirección del viento es de izquierda a derecha, la posición del corredor que considere mas conveniente es: ( )

25. Si la dirección del viento es de derecha a izquierda, la posición del corredor que considere mas conveniente es: ( )

26. Si la dirección del viento es de frente, la posición del corredor que considere mas conveniente es: ( )

**Instrucciones:** Anote en el paréntesis de la derecha la letra que corresponda a la respuesta correcta.

27. La forma mas adecuada para “tomar” una curva o esquina es: ( )  
a) “Tomar” la curva por la parte interior, frenar en una curva que tenga grava  
b) Buscar cortar la curva o esquina, el pedal deberá quedar arriba, hacia el lado que se va a virar.  
c) Tomar la curva por la parte exterior, frenar fuertemente con el freno delantero

28. Los métodos mas utilizados por los corredores en subidas son: ( )  
a) Continuo y de Fartlek  
b) Intenso y uniforme  
c) Extenso y a ritmo

29. Al enfrentar un ascenso, en que momento se hace mas conveniente realizar un cambio de engranaje: ( )  
a) En plena ascenso  
b) En bajada  
c) Justo antes de iniciar el ascenso

30. Al realizar un descenso prolongado se deben tomar en cuenta los siguientes aspectos: ( )  
a) Sujetarse del manubrio en la parte mas cercana al poste, sentarse en el tubo del cuadro, apoyar el pecho en el manubrio, echar el cuerpo hacia atrás, colocando el estómago en el asiento.  
b) Poner en práctica la visión panorámica, frenar constantemente, frenar suavemente cuando la velocidad es muy alta, tomar una posición aerodinámica, cargar el peso hacia la parte externa de la curva.

- c) Poner en práctica la visión panorámica, evitar frenar constantemente, frenar suavemente cuando la velocidad es muy alta, tomar una posición aerodinámica, cargar el peso hacia la parte interna de la curva.
31. Al realizar un *sprint*, las acciones mas recomendables son: ( )
- a) Levantarse del asiento para acelerar rápidamente, elegir el avance correcto, adecuada colocación en el grupo, realizar zig-zag los últimos 200 metros
- b) Levantarse del asiento para acelerar rápidamente, elegir el avance correcto, adecuada colocación en el grupo.
- c) Colocarse con el viento en contra, observar y aprovechar la dirección del viento, agachar la cabeza, balancear exageradamente la bicicleta
32. Las consideraciones mas importantes que se deben tomar en cuenta para realizar la acción de frenar son: ( )
- a) Frenar bruscamente dentro del grupo, Accionar ambos frenos uniformemente
- b) Accionar ambos frenos uniformemente, Accionar el freno delantero bruscamente
- c) Accionar ambos frenos uniformemente, cargar el peso del cuerpo hacia atrás al frenar en situaciones de emergencia
33. Algunas acciones técnicas para evitar caídas son: ( )
- a) Practicar saltos de obstáculos colocando una cuerda en el piso, levantar ambas ruedas simultáneamente a velocidad, mantener siempre la vista al frente, saltar un obstáculo paralelo.
- b) Practicar saltos de obstáculos colocando una cuerda en el piso, accionar el freno delantero bruscamente.
- c) Levantar ambas ruedas simultáneamente a velocidad, girar el manubrio al momento de saltar.
34. Es una maniobra específica diseñada para alcanzar un objetivo: ( )
- a) Una técnica
- b) Una táctica
- c) Una pinchadura
35. Es el conjunto de varias tácticas utilizadas con un fin específico: ( )
- a) Una técnica
- b) Una estrategia
- c) Un ataque

**Instrucciones:** Relacione las columnas colocando la letra correcta de la columna de la derecha, en el paréntesis que corresponda a la respuesta correcta.  
Elija la cualidad adecuada del corredor en relación a la táctica planteada:

36. *Sprinter* ( ) a) Podrá estar a la altura de cualquier especialista, con amplias posibilidades de triunfo.
37. *Pasista* ( ) b) Ataque decisivo cuando la competencia finaliza en puerto de montaña.
38. *Trepador* ( ) c) Está siempre dependiendo de la táctica del rival.
39. *Completo* ( ) d) Busca mantenerse atrás, cuidándose de no salir a “trabajar” para

- definir un embalaje en grupo.
- e) Trata de "romper" al grupo, provocando una escapada en solitario o con otros corredores.

Anote en el paréntesis de la derecha, la letra que corresponda a la respuesta correcta.

40. Un error táctico es: ( )
- a) No tener la altura correcta del asiento
  - b) No revisar el recorrido o escoger un avance inapropiado para el terreno
  - c) Controlar el grupo

**Instrucciones:** Relacione las columnas, colocando la letra correcta de la columna de al derecha, en el paréntesis que corresponda a la respuesta correcta. Identifique las características de las modalidades de pista.

- |                             |     |   |
|-----------------------------|-----|---|
| 41. Kilómetro C/R           | ( ) | a) La clave principal en esta prueba consiste en el acoplamiento de los corredores, el tiempo lo marca el 3er. corredor del equipo. |
| 42. Velocidad               | ( ) | b) Es una prueba individual, donde la cualidad de mantener un paso constante es fundamental;  |
| 43. Persecución             | ( ) | c) Es el evento más complejo y con mayor número de situaciones tácticas.  |
| 44. Persecución por equipos | ( ) | d) Es fundamental familiarizarse con las condiciones de la pista y elegir el avance. Esta prueba se realiza a final directa.        |

**Instrucciones:** Relacione las columnas, colocando la letra correcta de la columna de al derecha, en el paréntesis que corresponda a la respuesta correcta. Identifique las características de las modalidades de pista.

- |                        |     |   |
|------------------------|-----|---|
| 45. Keirin             | ( ) | a) Es de vital importancia la sincronización de la pareja al momento de realizar los cambios.                               |
| 46. Velocidad olímpica | ( ) | b) El corredor debe memorizar el número de vueltas en que sonará la campana.  |
| 47. Carrera por puntos | ( ) | c) Generalmente la mejor posición no es la inmediata después de la moto.  |
| 48. Madison            | ( ) | d) La clave principal en esta prueba consiste en el acoplamiento de los corredores, de acuerdo a su fortaleza y velocidad . |