

TRAS el artículo inicial en el que empezamos a explicar lo que es el trialsin con dos ejercicios imprescindibles para lograr un perfecto acoplamiento hombre-máquina, iniciamos con esta segunda entrega los principales movimientos necesarios para poder sortear una zona con grandes posibilidades de éxito. A muchos les parecerá que es inútil explicar esto pues dan por supuesto que todo el mundo sabe realizar toda esta serie de cosas, pero el cometido de estos artículos es, partiendo desde cero, llegar a comentar los más escondidos entresijos del trialsin, tanto en lo que es pilotaje, como en lo que son las tácticas a seguir en una competición. Los ejercicios que hoy os presentamos son el pan nuestro de cada día en un trialsin, por lo que para el que ya haya participado en una carrera les serán familiares, pero para aquel que se inicia son de gran utilidad pues no deberá esperar a competir por primera vez para conocerlos.

Los secretos del Trialsín (2)

Movimientos básicos para competir

CAMBIO DE POSICION DE LA RUEDA DELANTERA EN PARADO

En múltiples ocasiones hay que cambiar radicalmente de posición la rueda delantera dentro de una zona en la que nos encontramos parados. Para llevarlo a cabo es necesario levantar la rueda delantera de la misma forma que en los

caballitos. Cuando se encuentre en suspensión se balancea el cuerpo hacia el lado que queramos llevarla al tiempo que se gira el manillar, para a continuación echarse hacia el lado contrario para evitar un desequilibrio al caer la rueda.



GIRO CON LA RUEDA TRASERA EN EL AIRE

Esta es otra de las maniobras típicas del trialsin. Es muy útil en competición, ya que nos permite girar de forma precisa sin perder la rueda delantera del suelo, lo que nos afianzará más en nuestra posición y será más difícil que pongamos

un pie en tierra. Para hacerlo hay que echar el cuerpo hacia adelante, al tiempo que se acciona el freno delantero al máximo. Cuando ya esté la rueda en el aire se balancea el cuerpo hacia el lado al que queramos girar,



BAJADA DE UNA PENDIENTE

Para bajar una pendiente, situación típica en una competición, sólo basta con ir modulando con los frenos la velocidad de la bicicleta (que debe ser lenta pero sin pararse, puesto que sería muy fácil caerse), teniendo cuidado de que el

delantero no se clave, mientras se mantiene el cuerpo lo más retrasado posible. Al llegar al final de la pendiente es donde más cuidado hay que tener, pues puede clavarse la rueda delantera y salir el piloto despedido por encima del manillar.



SUBIDA DE UNA PENDIENTE

Para la subida de un fuerte desnivel, ante el que se puede coger carrerilla, únicamente hay que tirar de la rueda delantera al abordarlo, moviendo el cuerpo hacia adelante y

empujando al manillar para que suba. Cuando ya haya subido la rueda trasera hay que retornar el cuerpo hacia atrás, de cara a que la rueda posterior no pierda adherencia.



PASO DE UN PEQUEÑO OBSTACULO

En muchas zonas nos encontramos con pequeños obstáculos a los que no prestamos gran atención y que nos hacen dar traspies tontos que se podrían haber evitado. Para pasarlos hay que levantar la rueda delantera y montarla sobre el obs-

táculo en cuestión, mientras nos preparamos para tirar de atrás y que pase la rueda posterior. En el caso de que se fuera (como ocurre en la secuencia) debemos contrarrestarla con el cuerpo, echándolo hacia el lado contrario.

