

ESCUELA DE TRIAL

www.amoverse.com



EQUILIBRIO

Ya sabemos mantenernos de pié, acelerar y frenar, cambiar y reducir marchas. Para conseguir mantener el equilibrio parados propongo dos métodos que podemos alternar.



1) CON LA MOTO EN MARCHA. Primero en recta frenaremos hasta detenernos e intentaremos estar en equilibrio todo el tiempo posible. Antes de poner un pié, acelerar y seguir la marcha. Cada vez pasaremos más tiempo parados sin recurrir a avanzar. Es muy recomendable que cuando paremos doblemos la dirección para ayudarnos en el equilibrio. En curva, trazaremos cada vez mas despacio, frenando con el pié aprovechamos que la dirección está doblada y seguimos los mismos pasos que en recta. Para mantener la mínima velocidad posible llevaremos la moto frenada de atrás, gas constante (muy poco) y será el embrague quien determine el avance de la moto.

Si practicamos en ligera pendiente, es aún más fácil. Cuando hayamos conseguido permanecer varios segundos parados sin poner pies combinaremos el anterior ejercicio con éste: llegamos en marcha hasta una pared o similar, frenamos apoyando la rueda delantera contra la pared. Esta vez la ayuda es la pared contra la que hace presión la rueda delantera. Una vez en equilibrio nos sentamos y volvemos a levantarnos. Después paramos la moto y la arrancamos en la misma posición. Parece difícil pero en un par de sesiones se le coge el aire.



Cualquier obstáculo nos puede servir para practicar.



2) CON EL MOTOR PARADO. Este ejercicio lo podemos hacer en el garaje o donde guardemos la moto siempre que tengamos dos minutos. Punto muerto, de pie sobre los estribos todo el tiempo que podamos ayudándonos de la dirección. Al principio es difícil, por eso no hay que abusar ni desanimarse, hazlo a menudo y poco tiempo. En este caso no contamos con la ayuda del motor, pero si "botas" ligeramente te mantendrás mas tiempo.



Sentarse e incorporarse, ayuda a practicar el equilibrio. Es esencial en cualquiera de los casos partir de una posición correcta. Sobre todo, separa los pies del chasis, podrás inclinar la moto sin que al dar contra las piernas te desequilibre.

Corsino, tratando de arrancar la moto. ¿Arrancará?



MOVIMIENTOS

Vamos a tratar de explicar la técnica para aprender a mover la moto...

A) Levantar la rueda trasera

Para levantar la rueda trasera en marcha solo hay que accionar el freno delantero, mientras desplazas el peso sobre la parte delantera de la moto. Con tacto. Si se levanta demasiado, baja la presión sobre la maneta.

Con la moto parada hay que aplastar las dos suspensiones y cuando estén en el punto mas bajo, clava el freno delantero. Cuando la moto suba (con el freno delantero clavado), tienes que dar un golpe de gas y soltar un poco el embrague, mientras desplazas el peso hacía delante. Cuando notas que la rueda trasera se despega del suelo tienes que hacer fuerza con las piernas hacía el lado deseado. Ten cuidado cuando la rueda trasera vuelva a contactar con el suelo, debes haber accionado el embrague otra vez, sino la moto se te va a calar. Es importante que intentes desplazar las piernas al lado deseado, pero haciendo solo fuerza de cintura para abajo, de cintura para arriba debes mantener el peso centrado. La moto debe girar paralela al suelo sobre el eje de la horquilla.

B) Mover las dos ruedas a la vez, también llamado “salto de la cabra”

La técnica para mover la moto con la dos ruedas en el aire es una combinación de haber levantado primero la rueda delantera y luego la trasera.

Hay dos maneras:

Con la moto en marcha hay que tener la rueda delantera levantada, aplastar la suspensión trasera y cuando la suspensión quiera subir, dar un poco mas de gas, saltar hacia arriba y cuando la moto está en el aire, echar todo el peso sobre el manillar, girándolo hacia el lado al que vas a girar y tirar con los talones de la rueda trasera en la dirección contraria.

Con la moto parada es lo mismo, pero para levantar la rueda delantera tienes que clavar el freno trasero, dar gas, soltar un poco el embrague, y cuando la moto está levantada, aplastar la suspensión trasera, y cuando la suspensión quiera subir, dar un poco mas de gas, saltar hacia arriba y cuando la moto está en el aire, echar todo el peso sobre el manillar, girándolo hacia el lado al que vas a girar y tirar con los talones de la rueda trasera en la dirección contraria. Al llegar al suelo debes tener el embrague cogido.

SUBIDAS

Después de haber tenido en casa el primer contacto con nuestra motillo vamos a salir al campo mientras nos lo permitan los picoletos.

Uno de los primeros retos a que nos enfrentaremos serán las cuestas.

He aquí unas nociones básicas para empezar.

Posición:

Al afrontar una subida el cuerpo ha de adelantarse intentando mantenerse perpendicular a la horizontal teórica antes de comenzar a subir, para ello nos mantendremos erguidos flexionando los codos hacia fuera, no hacia atrás.



Mirada al frente viendo los posibles obstáculos en la cuesta y lo más importante, piernas flexionando para cargar peso atrás. Este es el punto más importante para el novato, es normal que al adelantarte bien descargues de peso el tren posterior, bien mantengas las piernas rígidas. En el primer caso la moto perderá tracción, patinando y dejándote tirado a mitad de cuesta. En el segundo, al estar tieso como una vela es fácil que la inercia te lleve atrás de forma que tu mismo tires de la moto y tengas que cortar gas para no acabar de espaldas contra el suelo.

Solución, la apuntada, el tronco hacia delante (harás de contrapeso para que no se levante la rueda delantera) y las piernas flexionadas apretando los estribos para traccionar.

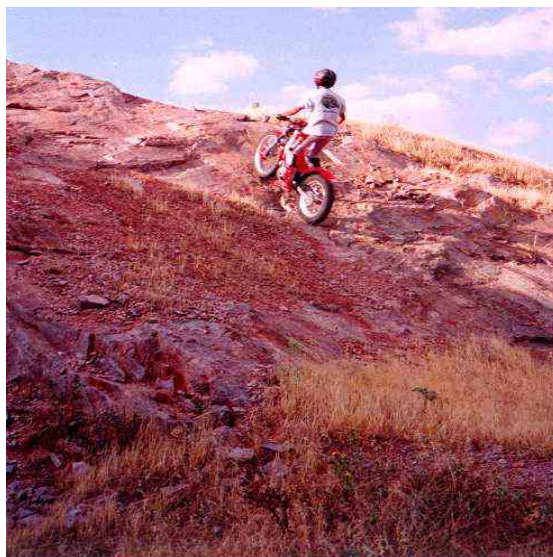
Y no olvides separar las piernas de la moto para permitir los movimientos laterales.

MARCHA:

Tu primera subida será seguramente recta, con buena salida, no muy larga y lisa. En este caso no te cortes, segunda, enrosca el puño yarrrrrrrriiiiiibaaaaaa!!!!!!!

Corsino, mas tieso que una vela

Acelera abajo, mantén esa aceleración constante y corta gas un poco antes de que acabe la cuesta para no salir volando (¿te acuerdas Santi? jejeje). Poco a poco verás las reacciones de la moto y encontrarás el equilibrio a la hora de abrir y cortar. Observarás como la moto sube sola el último tramo de la cuesta si vienes con bastante inercia.





Cantero, sin cortar hasta arriba

Si lo que vamos a afrontar es una cuesta de gran longitud y a su vez de un pendiente considerable la teoría será la misma que la empleada en las subidas anteriores pero teniendo en cuenta que la velocidad a la cual debemos comenzar a afrontar la rampa debe de ser lo mayor posible, así que podemos llegar a realizarla hasta en cuarta ó quinta velocidad.

Conforme vamos recorriendo la cuesta si vemos como la moto pierde velocidad deberemos de cargar mucho peso en la parte posterior de la moto incluso agachando el cuerpo para que al bajar una velocidad ó tirar de embrague consigamos una tracción perfecta de la goma trasera con el terreno.

No olvidar nunca poner el cuerpo hacia la parte del manillar para que la rueda delantera se mantenga en contacto con el terreno y cortar gas antes de finalizar la rampa.

Ejemplo de lo que ocurre si no cortamos gas antes de finalizar la rampa



Juan Carlos en una subida rozando la perfección

En la foto podemos observar como Juan Carlos mantiene el cuerpo prácticamente pegado al manillar pero al mismo tiempo lleva las piernas flexionadas ejerciendo peso sobre las estriberas y la parte posterior de la moto.

Moral/Moral "abriendo sin remilgos"



Javier tampoco se corta.

En estas fotografías se pueden observar diferentes tipos de subidas y las posiciones que adoptan los pilotos.

Bueno pues como ya sabéis "caminante no hay camino se hace camino al andar", a practicar, practicar y practicar.



GIROS EN LADERA

En teoría girar en una cuesta no debería causarnos dificultad si combinamos perfectamente la técnica del giro y la de las subidas y bajadas. Haciendo las cosas con orden y, sobre todo, controlando el tacto del gas podemos conseguir cambiar de dirección con éxito si no olvidamos los pasos fundamentales.

1. GIRO DESPUES DE SUBIDA.

En una cuesta limpia, subiremos con inercia suficiente para que la moto llegue al punto de giro. Como estamos subiendo cuerpo adelantado, flexión de piernas cargando peso en los estribos para conseguir la máxima tracción y piernas separadas del chasis para permitir a la moto tumbarse sin tocarnos.

Al llegar al punto de inicio del giro desembragamos, sacamos el cuerpo al exterior de la curva mientras cargamos peso en el estribo interior, hombros paralelos al manillar al tiempo que doblamos este cambiando completamente el sentido de la marcha. Frenos atentos para controlar la bajada desde el inicio.



2.GIRO DESPUES DE BAJADA

Iniciamos el descenso frenando sin llegar a bloquear. Cuerpo atrás sin olvidar cargar peso delante para evitar derrapadas.

Comenzamos el giro con mucho tacto del freno delantero, cuerpo al exterior y peso en el estribo interior.

Al completar el giro, cuerpo adelante y afuera, flexión de rodillas cargando peso para traccionar. Gas constante y control con el embrague.



3.GIRO EN SUBIDA

Para realizar una curva mientras subimos haremos una trazada continua, sin parones, traccionando e intentando liberar la rueda delantera para que pueda seguir la trayectoria deseada. Moto tumbada al interior y cuerpo combinando flexión para subir y sacarlo al exterior para girar. En este caso es fundamental el embrague que no dejará venirse abajo al motor.



4.GIRO EN BAJADA

Cuerpo atrás y afuera, iniciamos la curva casi parados para trazarla de un tirón. No olvidar cargar el peso justo en el manillar para evitar derrapadas de la rueda delantera.



ESCALONES - Lección 1 - ASI SUBO:

1) Afronto el escalón completamente perpendicular.

2) Levanto la rueda delantera desde una distancia similar a la altura del escalón.(primer golpe de gas)



3) Pico en el borde superior mientras cargo peso atrás

4) Cuando va a subir la rueda trasera flexiono descargando de peso el tren posterior y si lo necesito doy un segundo golpe de gas.



5) Alehooooop..... embrague, freno, respiro y doy gracias a Dios.



ESCALONES - Lección 2 - ASI NO SUBO:

1) En principio todo va igual que antes, levanto, pico, cargo atrás.....pero



2) A la hora de aligerar el tren posterior me quedo atrás, canguelo total y corto gas



3)resultado,fallo total, pie a tierra, fiasco, y a intentarlo de nuevo, al fin y al cabo la altura era de risa, jejejeje



ESCALONES - Lección 3 - TODO LO QUE SUBE.....BAJA:

Efectivamente, si has seguido los pasos de la primera parte y aún conservas los dientes te enfrentas a un nuevo reto.....¿CÓMO BAJA?

Nada más fácil, después de haber respirado hondo y haber disfrutado de las alturas:

1) Levanta levemente la rueda delantera, carga atrás, gas,.....y A VOLAR....



2) Agarra con firmeza el manillar y amortigua con brazos y piernas el impacto. Ten la precaución de no soltar la maneta del embrague al caer, es fácil que con el golpe des un acelerón.....de no ir desembragada la moto completamente !Imagínate el cacharrazo.



ESCALONES – 2ª Parte 1

1) AFRONTO EL ESCALON DESDE PARADO.

Lo fácil era llegar con inercia. Ahora lo vamos a complicar, párate a una distancia parecida a la altura a superar. Engrana bien la velocidad (éste lo hago en 2ª aunque hay quien prefiere la 1ª) . Da un buen acelerón para limpiar la carbonilla.



2) ARRANCA.

A una distancia similar a la altura que picarás hunde con fuerza las suspensiones ,(en principio exagera el gesto, cuanto mas marques este movimiento mejor te saldrá) abre gas con ganas . Cuando la suspensión recupere; suelta el embrague y



3)ACOMPaña A LA MOTO

cuando ésta inicie el despegue. Pica con la rueda delantera a unos 3/4 de la altura a superar y cuando la rueda trasera toque contra la pared libérala de peso flexionando las piernas.



4)YA ESTAS ARRIBA.

Desembraga y empuja el manillar. La rueda delantera baja.



Frena y disfruta de tu cero.

ESCALONES – 2ª Parte 2

1) COMO EN EL ANTERIOR, PARTE DESDE PARADO.

En este caso te servirá estar quieto para estudiar la trazada que vas a seguir. Al tener poca altura, éste lo hago en primera.



2) LEVANTA Y PICA

Este es el momento de comenzar a girar la moto para entrar perpendicular. Cuando estés levantando la rueda delantera tira del manillar en el sentido del giro, al tiempo que cargas peso en el estribo interior y equilibras la moto desplazando el cuerpo hacia el exterior.



3) SUBE LA RUEDA TRASERA

En este caso tienes que flexionar sin mas remedio. Al entrar de lado si no dejas la rueda libre es muy probable que esta patine y no consigas subir, sobre todo si hay algo de humedad.



4) COMO SIEMPRE, SE AGRADECIDO.

Si , como yo, has conseguido subir, mas que por tus méritos habrá sido por alguien o algo ajeno a ti. Sigue practicando y hasta la próxima.



ESCALONES. VARIANTES

"ESCALON CON CUEVA Y RAMPA"



Si encontramos un escalón con la base retranqueada respecto al borde, podemos ayudarnos de una piedra como “rampa” para superarlo.

La dificultad radica en que si lo realizamos como uno normal, la rueda trasera al chocar contra la pared encontrará el “freno” del saliente superior.

Contando con la ayuda de una piedra utilizaremos ésta para que la rueda trasera vuele hasta la parte más prominente de la pared.

Tenemos dos opciones.

- **Una.** Cuando la altura es poca. Tocar de delante en la piedra. Levantar salvando el escalón al tiempo que comprimimos la suspensión posterior. Al alcanzar con la rueda trasera la rampa soltamos embrague y aprovechando el efecto del amortiguador lanzamos la moto hacia arriba. Al chocar descargar el tren posterior, desembragar y empujar el manillar hacia delante.







- **Dos:** Si el escalón es grande picar con la rueda delantera en la parte superior para conseguir mas verticalidad y evitar que el cubrecarter de en el borde. El resto, igual.

ESCALONES. VARIANTES (II)

"ESCALON EN CUESTA"

Sin duda, a pesar de impresionarnos más al encontrarse al final de una cuesta, esta modalidad es la mas sencilla para el torpe. El truco consiste en aprovechar la inercia de la subida para colocarse arriba.

Estos son los pasos a seguir:

- 1) Abrimos gas con ganas al principio de la cuesta.
- 2) Al llegar al arranque del escalón, cortamos un poco y con un golpe de embrague aprovechamos la inercia para picar con la rueda delantera en la parte superior del escalón. No es necesario picar justo al borde.
- 3) La moto se pondrá bastante vertical, nosotros acompañamos con el cuerpo, evitando quedarnos retrasados.
- 4) Cuando la rueda trasera golpea el escalón, liberamos de peso flexionando las piernas y desembragamos para que al mismo tiempo la trasera “bote” salvando el borde y la delantera baje.

A practicar, Leo.

VUELOS

Como todos sabemos, nuestra orografía, nos permite disfrutar de una gran variedad de escalones, y estos a su vez, pueden ser márgenes de tierra, o piedras. En este caso me voy a centrar en escalones verticales.



Un escalón se puede subir de varias maneras, con diferentes técnicas, y se puede, para un mismo escalón, emplear diferentes formas. En este caso, también para definir un poco lo que voy a explicar, afrontaremos un escalón de un poco más de un metro, y que debajo está vacío, por lo que

sólo nos queda la solución, de hacer volar la moto.

Esta técnica, es sencilla en su base, pero complicada en su ejecución, porque deberás combinar, frenos, embrague, flexión de piernas, impulso, y amortiguación del impacto. Suponemos que estamos ante un escalón como el siguiente. Lo primero que deberás hacer es concentrarte, y empezar por medir tus posibilidades. Es decir, que te tomes tu tiempo, y no empieces por un escalón peligroso. Se trata de aprender y no de jugarte el físico. Estas cosas cuando salen bien, no hay problema, pero si fallas, debes saber reaccionar. Doy por supuesto, una mano amiga que te pueda coger en caso de que fallaras en el intento. Dividiremos abordar el "pedrolo" en 4 pasos.

1.- Estás ante el escalón, a unos dos metros de distancia, en equilibrio y con los frenos pisados. (Podrías hacerlo sin estar parado, pero si consigues estar quieto, quiere decir que tu nivel es óptimo para abordar la piedra). Te recomiendo que las primeras veces utilices un "avión", la típica piedra que se pone debajo, a un metro del escalón más o menos, y que te ayudará a volar. Más tarde, quítala porque no queda muy elegante. Una vez concentrado, con tu amigo arriba, y seguro de tus posibilidades, debes empezar a arrancar. Progresivamente mantendrás el puño de gas, un cuarto más abierto de lo normal para la velocidad que la moto debe ir cogiendo. Esto hará que la moto empiece a pasarse de vueltas, y cogiendo la inercia suficiente para hacerla volar. A un metro más o menos, donde has colocado el "avión", y que te sirve de referencia, es VITAL que hundas la suspensión trasera y un poco la delantera, para ayudarte posteriormente del rebote del amortiguador trasero. Esto se consigue, como "flotando" tu cuerpo, y como si estuvieras cabreado, pisar sobre los estribos. Mas o menos así: Este es el momento previo a la volada.



2.- En ese momento, la moto ya está lanzada. AH! Se me olvidaba, para prensar suspensión trasera a veces pisamos el freno trasero, pero eso es algo complejo, y jodido, porque si frenas más de la cuenta, haces una salida por orejas interesante... Como decía, la moto está lanzada. No se a cuantas revoluciones iba el motor, pero desde "el avión" has soltado el embrague y prensado suspensión. Ahora es cuando la moto debe despegar del suelo, tu cuerpo tiene que tender a ir hacia detrás para que la rueda delantera haga un amague y no toque la piedra...



3.- Estás en plena volada. Poco puedes hacer en esta fase, y más cuando hablamos de décimas de segundo. Todo debes haberlo decidido previamente. Inconscientemente, no obstante, moverás tu cuerpo, según las necesidades de ajuste del equilibrio, quizá pongas una expresión rara de la cara como cuando estás en el escusado, pero eso, casi no se ve, tranquilo...



4.- El de absorción, es importante también absorber el impacto de la rueda trasera, suavizando la caída, y corrigiendo quizá fallos de la volada. Si ibas demasiado lanzado puedes frenar, si hacías corto, e ibas con revoluciones, soltando solo un poco el embrague, la rueda trasera gira, y te da ese "plus" para subir etc. Yo siempre hago estas cosas en tercera, esa es mi manía. Tú deberás encontrar tu marcha probando escalones, tu moto etc. No juega a tu favor, la puesta a punto de la moto. Si tienes que subir escalones, todavía no sabes que reacciones necesitas en la suspensión trasera. Si esta es rebotona, va mal porque no te deja prensar bien antes de impulsar. Si es demasiado dura cuesta de hacerla despegar, y la fase de amortiguar será muy dura. Normalmente a mi me gusta que la suspensión baraje dureza con rapidez, pero te digo que es algo complicado de conseguir, y sólo trabajando en ello, sabrás que necesitas.



NOTA: Nuestro agradecimiento a Naisnet por colaborar en nuestra sección escuela.

TU PRIMERA COMPETICIÓN



(Mi primera carrera, buñol territorial valenciano 2003)

Desde hace algún tiempo disfrutas de tu motillo. Cada vez te sientes mas suelto y ves con alegría como aquello que te parecía imposible hace unos meses, lo vas superando sin problemas.

Si además llevas el sambenito de ser el mas manta de toda la panda y quieres demostrarte que hay alguien peor que tu, quizás ha llegado la hora de estrenarte en una competición.

Aquí tienes los consejos de quién en tu caso dio el paso hace pocos días, se lió la manta a la cabeza y con el ánimo de Tiraparriba se apunto a una prueba del territorial valenciano.

(El Tira, culpable de que me atreviese a debutar)

ELECCION DE LA PRUEBA.

Cerca de tu casa seguro que encuentras alguna prueba de los distintos campeonatos. Si por lo que has visto en esas pruebas no te sientes muy seguro comienza en una prueba social de algún motoclub, (por ejemplo el cuadrangular de Valdemanco) encontrarás varias ventajas:

Dificultad. Suele ser menor que los territoriales. Estos triales tienen todo el ambiente y organización de una prueba puntuable pero suelen ser mas sencillos, ya que su fin primordial es el divertimento de los socios y la captación de nuevos miembros.

Precio. No necesitas licencia de piloto . Sólo tendrás que pagar la inscripción .

Si te decides por un territorial, puedes sacar licencia para una sola prueba (entre 50 y 60 euros).





(El TTC en Garaballa 2001. MEMORABLE)

PREPARATIVOS.

Desde el primer momento tómate en serio la carrera. Te ayudará a estar tranquilo y evitarás problemas.

Prepara la moto. Dale un repaso general unos días antes y déjala a tu gusto sin introducir cambios que puedes extrañar durante la prueba.

Con el equipo haz lo mismo. No se te ocurra estrenar botas, pantalones, casco o guantes ese día. Lleva el que utilices habitualmente. Cuanto más cómodo te sientas más tranquilo pilotarás.

Deja todo preparado la noche anterior, de manera que cuando te levantes no tengas que recordar si olvidas algo.



(Aunque no hayamos empezado en su momento, también tenemos nuestro lugar)

EL GRAN DIA.

Una hora antes del comienzo de la prueba suele abrirse la inscripción y las verificaciones técnicas en caso de haberlas. Madruga y llega un rato antes de esa hora. No te preocupes si al llegar no encuentras más que lechuzas y cernícalos que se van a dormir.

Baja la moto del carro, calienta y date una vuelta por las zonas (¡ ojo! Sin entrar en ellas). Al mismo tiempo que calientas puedes estudiarlas (luego, cuando estén llenas de gente y con colas para entrar te faltará tiempo.

(Nada tiene que ver un trialillo de amigos con una prueba de verdad)

ALIMENTACION.

Comienza a llenarse el paddock. Si puedes haz la inscripción, pon el número en la moto o cuélgate el dorsal y aprovecha hasta el comienzo de carrera para desayunar.

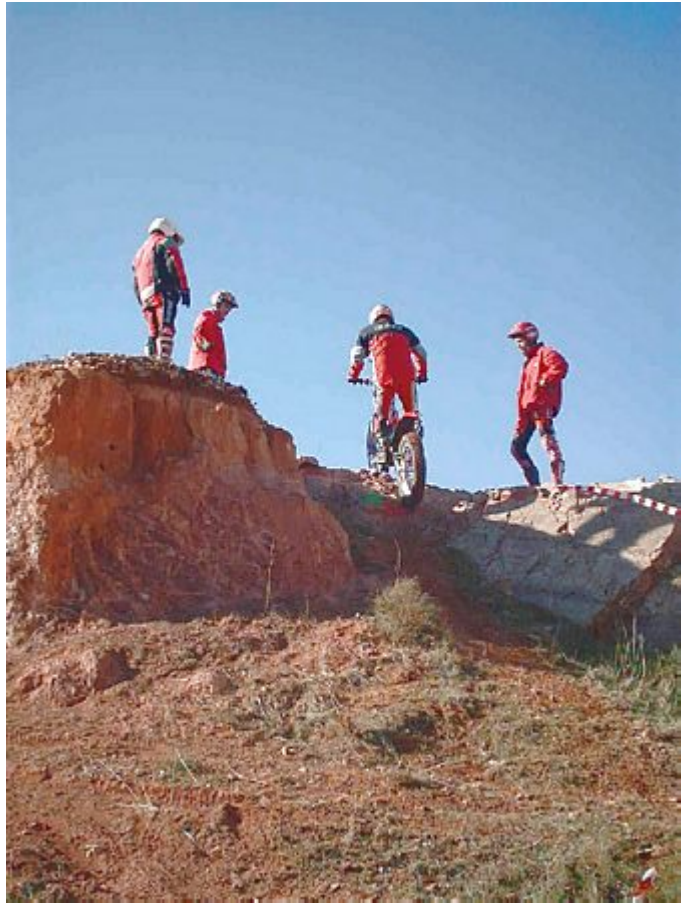
El desayuno ha de consistir en algo mas que un café con leche y un par de cigarros. La mañana va a ser larga y necesitarás energía.

Lo ideal es un buen desayuno (sin pasarse) y a mitad de trial un bocadillo para aguantar la segunda parte (que te cogerá bastante cansado).

Y.....COMIENZA EL ESPECTACULO.

La primera zona suele ser un caos. Como tu ya la has visto no te entretengas. Recoge rápidamente tu tarjeta y sal echando leches. Mírala de nuevo, observa un par de pilotos antes de pasar y cuando tengas clara la trazada....!!!!!!! A por ella !!!!!!!!

Este es el momento de respirar hondo y recordar que lo mas importante es estar tranquilo. No te aturulles, piensa qué vas a hacer y cómo. Engrana la marcha y a triunfar.



(Olvidate de las miradas, ydisfruta)



Si a pesar de tu precaución hay atasco a la entrada de la zona y la cosa va para largo, piensa si no te merece la pena picarte un cinco e irte a por la próxima. No pasa nada, la mañana será larga y vas a tener trial para dar y tomar. Recuerda que el tiempo es limitado y si pierdes mucho en este primer paso irás con prisa el resto de la prueba.

No te desanimes con los fiascos. Al salir de una zona, olvídala hasta la siguiente vuelta y centra tu atención en la siguiente.

Tu objetivo ha de ser hacer cada zona lo mejor que puedas, si estás pensando en el fallo anterior o en lo vergonzoso de tu tarjeta vas por mal camino. Relájate y , sobre todo, disfruta.

(El webmister, desde que compite parece otro)

No dudes en hablar con los pilotos con quien coincidas. Pregunta cuando tengas dudas sobre que marcha utilizar o que trazada elegir. No olvides que estás compitiendo contra ti mismo.

No importa cómo lo hagas, siempre que sea lo mejor de lo que seas capaz.

Si la interzona es larga aprovecha para hacerla tranquilo y descansar. Después de dos kilómetros a tope, como se te ocurra entrar en zona no vas a tener fuerza ni para jurar en arameo cuando falles.



(Mira las zonas y habla con los competidores)

NO OLVIDES DIVERTIRTE.

No has venido a sufrir. Así que ya sabes, tranquilo y a disfrutar de una experiencia que seguro te enganchará.



(EL Tira picando un cero en Buñol. Llévate un compañero así es un seguro de diversión)

