

CÓMO HACER LOS RELEVOS

Si nos lo preguntan, todos nosotros decimos saber cómo dar relevos, todos nos creemos haber sido de la ONCE o del SKY, según la generación a la que pertenezcamos, pero la dura realidad es que cada vez que nos aplicamos a ello, no hacemos más que dar tirones, perder unidades y ponernos en peligro.

Tal vez si, por una vez, hiciéramos un poco de autocrítica, coincidiríamos en que tenemos una serie de defectos que, entre todos, deberemos corregir.

¿Pasamos revista a los peores?... Vamos allá...

1. Los relevos son un ejercicio **SOLIDARIO**, no una **COMPETICIÓN**
 - ✓ Se trata de repartir el trabajo de ir en cabeza entre varios ciclistas, permitiendo que los participantes economicen energía y que los menos fuertes se aprovechen de este trabajo .
 - ✓ Se trata de optimizar la velocidad de todo el grupo, no de que se produzca un goteo de descolgados.

2. El relevo no lo da el que **ENTRA**, sino el que **SALE**
 - ✓ El que decide que un relevo ha terminado es el ciclista que va en cabeza quien, en ese momento, se hace a un lado (preferentemente la derecha) y disminuye su velocidad descolgándose hacia la cola del grupo.
 - ✓ En ese momento, el ciclista que va en segunda posición ocupará la cabeza sin necesidad de modificar ni su velocidad ni su trayectoria. ´
 - ✓ Con él, el resto de los ciclistas irán superando al relevado sin perder la protección del ciclista precedente en ningún momento.
 - ✓ Si, como hacemos a menudo, es quien toma el relevo quien decide cuándo entrar, se acumulan una serie de despropósitos:
 - El ciclista que entra al relevo debe acelerar y desviarse a la izquierda para superar, no sin esfuerzo, al que va en cabeza quien, a menudo, se resiste aunque lo esté deseando
 - Al superar al relevado, se mete a la derecha provocando que el ciclista que le sigue quede al descubierto hasta que, a su vez, tenga hueco para ponerse a su rueda

- Y así sucesivamente...
- De esta manera se producen bruscos cambios de ritmo y pérdida de la protección que supone ir a rueda, es decir, lo contrario de lo que se pretende

3. Ritmo **UNIFORME**, por favor, ni **TIRONES** ni **PARONES**

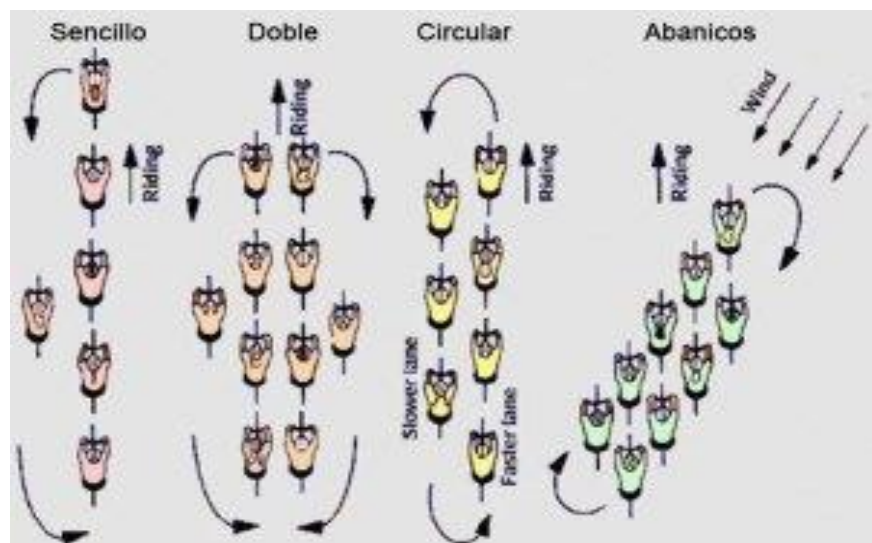
- ✓ Este es un problema que se presenta por incumplir alguno de los dos puntos anteriores, pero puede darse también por otras causas
- ✓ Si eres un campeón, da un relevo **más largo**, **no más rápido**
- ✓ Si vas justito, da un relevo **más corto**, **no más lento**

4. Si no puedes **COLABORAR**, por lo menos **NO ESTORBES**

- ✓ Si eres de los que bastante tienes con seguir el ritmo, no intentes evitar descolgarte a base de ponerte en las primeras posiciones.
- ✓ Todos los que no participen en los relevos deberán ir a cola del grupo y permitir que quien ha dado el último relevo encuentre un hueco para meterse y continuar con la rueda.

¿Te han sonado estos defectos? Pues sí, estos nos nuestros pecados...

Aparte de ellos, sólo nos quedará elegir el tipo de relevo a utilizar...



- Elegiremos los relevos sencillos (fila india) o dobles (parejas) en función de del número de ciclistas y de las condiciones de la carretera.
- Aunque la teoría diga que el relevado debe descolgarse por el lado del viento (sencillo) o por ambos lados (doble), lo más prudente con las condiciones de tráfico que soportamos, es que lo haga (o hagan) por la derecha.
- Los relevos circulares (dos filas) los utilizaremos en grupos reducidos, expertos y con niveles homogéneos.
- Los abanicos, mejor los dejamos...

... y seguir algunas otras pequeñas recomendaciones:

- Evitar, en lo posible, relevos en la parte final de un repecho o antes de comenzar una curva.
- Después de hacer el relevo, recupera energías sube una corona en la marcha y aumenta la cadencia de pedaleo.
- Disminuye la velocidad en rotondas, curvas o cruces para evitar cortes y accidentes en el grupo.