

Ciclismo I



Recreación
Año 2011



Samuel Rodríguez © 2011



SAMUEL

*Aspirante a Guía Mayor
especialidades para el club de Conquistadores*



MINISTERIO JOVEN
MISION DEL ORIENTE BOLIVIANO



ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

1.- Conocer por nombre y explicar el propósito de las diversas partes de una bicicleta.

Dada la prioridad de ligereza y simplicidad, la mayoría de las bicicletas se componen de un número bien limitado y visible de componentes:

- 1. Chasis, bastidor o cuadro, de una o varias piezas, en definitiva la estructura de soporte del resto de componentes, y además, del ciclista.**
- 2. Ruedas, generalmente dos (bicicleta, 3 si es para otro tipo como el triciclo), pudiendo ser del mismo o distinto tamaño cada una.**
- 3. Grupo, componentes motrices imprescindibles, como son: ejes, piñones, platos, bielas, pedalier o eje de las mismas, pedales, dirección, cadena, cambios, desviadores, frenos y mandos.**
- 4. Otros componentes imprescindibles como: Manillar, Tija del manillar, Sillín, Tija del sillín.**
- 5. Accesorios (no menos imprescindibles dependiendo del uso, y teniendo en cuenta que la bicicleta en sí es un vehículo sencillo y fácil de adaptar y reparar por el propio usuario).**





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

2. Reparar una Pinchadura en una Cámara de bicicleta.

La avería más habitual en la bicicleta es el pinchazo, que aunque sea el problema más fácil de reparar hay un porcentaje de gente que no tiene ni idea. Bueno, pues no es complicado si sigues los pasos que aparecen a continuación, si no lo que se tarda en hacer 10 minutos, aproximadamente, pueden resultar 25.

1.- Con los mandos de cambio situamos la cadena en el plato pequeño y el piñón más pequeño, con el fin de que la cadena quede destensada y evitar que la fuerza del cambio (en otros desarrollos más grandes) nos dificulte la separación de la rueda.



2.- Seguido abrimos las levas de freno sujetando con una mano las zapatas. Con la otra soltamos el cable que tensa el freno, para que la cubierta no se quede empotrada entre las zapatas al soltar la tranca o cierre rápido.



3.- Una vez suelta la rueda vaciamos el poco aire que queda para que al usar los desmontadores no pellizquemos la cámara. Luego con los desmontables, con mucho cuidado, introducimos el primero entre la llanta y la cubierta y seguido a unos 10 cm el primero introducimos el segundo. Hay algún tipo de cubierta en el que tendremos que usar el tercer desmontable.



4.- Después de haber extraído media cubierta fuera de la llanta sacamos totalmente la cámara del interior.



5.- Hay varias maneras de buscar el pinchazo: desplazando la cámara a unos centímetros del oído o de los labios; y con, lo más eficaz, el cubo de agua. Metiendo la cámara en el mismo y buscando el agujero de donde salen las burbujas.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

6.- Teniendo el agujerito en el punto de mira secamos la cámara y marcamos con tiza alrededor del mismo para después con una lija fina hacer virsa pasadas alrededor del círculo marcado. Siempre hay que hacer un círculo más grande que el parche que vamos a poner.



7.- Con el tubo de disolución (pegamento) echamos una capa fina dentro del círculo marcado, sabiendo que el agujero está siempre en el centro.



8.- Pasando un minuto después de haber echado la disolución procedemos a pegar el parche con mucho cuidado, pues una vez que pegas un poco y te equivocas ya no puedes retroceder atrás, si no es volviendo a la operación nº6.



9.- Bien pegado el parche quitamos el papel o plástico que llevan encima los parches vulcanizados. Luego nos aseguramos de que no tiene ningún agujero más, haciendo otra vez la operación nº5. Antes de introducir la cámara otra vez dentro de la cubierta nos aseguramos de que no hay ningún pincho o cristal clavado transpasando la cubierta; pasando los dedos muy suave por el interior de la misma.



10.- Aparte de tener en los comercios cubiertas con protección anti pinchazos de keblar entre el tejido y los tacos, también puedes poner a tus cámaras una protección entre las mismas y las cubiertas (como en la foto) para evitar muchos pinchazos. Hay también un líquido que se inyecta dentro de la cámara que da muy bien resultado.

11.- Hayas puesto, o no, la protección tienes que empezar a meter la cámara dentro de la cubierta habiendo dado a la cámara un poco de aire. Se empieza a introducir la cubierta en la llanta por la válvula y se acaba de encajarla en el polo contrario a la misma, eso sí siempre con la mano, cueste lo que cueste, pues ayudándote con los desmontables puedes pellizcar la cámara.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

12.- Para inflar la rueda deberemos coger la bomba o inflador como en la fotografía: siempre perpendicular a la llanta hasta darle la presión adecuada (dependiendo del terreno que vayas a andar).



13.- Y para terminar, para colocar la rueda guía la cadena para que vaya siempre al piñon pequeño, echando el cambio hacia atrás para luego dejar caer el cuadro sobre el eje de la rueda. Una vez encajado el eje en las patillas del cuadro cerrar la tranca, y por último hacer a la inversa que en la fotografía nº2.



14.- Las herramientas necesarias son:

1 bomba o inflador. 1Tubo de disolución. 1Lija. 3 Desmontables.
Varios parches.



Nota: Todas estas herramientas deberemos llevarlas siempre en nuestras salidas.



ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

3. Desarmar, limpiar y volver a armar correctamente una bicicleta.

Armar una Bicileta:

1.- Cuando abras la caja, saca de la misma la bici y prepara todos los accesorios que vienen con ella y, con las siguientes herramientas, ponte manos a la obra: llaves allen, llaves de dirección, una llave de pedales, llaves fijas de 8-9 y 10-11, un destornillador plano o de estrella, unas tijeras, una llave centra-radios, un bote de grasa y un inflador.



2.- Empezamos poniendo la rueda delantera siempre con el cierre bien ajustado, revisando también el cierre de la rueda trasera. Seguidamente, con la grasa rebozamos la tija del sillín y la introducimos dentro del tubo vertical, colocando a continuación el sillín con una llave allen de 6, siempre con la horizontal del suelo. También con la grasa hacemos lo mismo con la potencia, apretándola después con la allen de 6 en línea con la rueda delantera.



3.- Sin dejar el bote de grasa rebozamos bien las roscas de los pedales, para enroscarlos con una llave fija 14-15, primero el derecho girando el eje en el sentido de las agujas del reloj, y el izquierdo girando el eje en el sentido contrario. Los calapiés y las correas, con un destornillador y una llave fija de 8-9, los puedes instalar antes de enroscar los pedales.



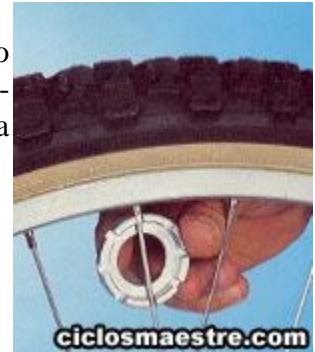
4.- Por si acaso los "currantes" de la cadena de montaje han apretado poco el tornillo central del eje que sujeta las bielas, nosotros con una llave de tubo de 14 ó 15, o en este caso con la llave allen de 8, comprobaremos si hay que apretar de nuevo o no esos tornillos.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

5.- Las ruedas como suelen ser montadas por robots no quedan del todo perfectas. Si te gusta llevar las ruedas bien equilibradas, con una llave centraradios (si tienes experiencia y con paciencia) tendrás que dejarla lo más fina posible para luego poder tensar bien los frenos y que no roce con las zapatas.



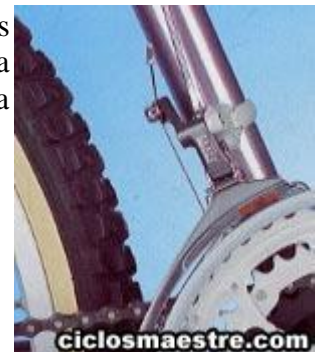
6.- Para ajustar bien los frenos empezamos desenroscando los tensores de las manetas dos o tre hilos, seguido nos vamos a las levas de freno y apretamos el prisionero que sujeta el cable pero con poca tensión y ya con una llave allen de 5 y una fija 10-11, colocamos las zapatas procurando sacar los esparragos de las mismas hacia el interior con la misma medida, tensando un poco más el cable hasta dejar separadas las zapatas de la llanta unos dos milímetros por cada lado.



7.- Probamos el desviador trasero, que seguramente vendrá desajustado. Para ajustarlo ponemos el mando de cambio en posición de piñon pequeño y con un destornillador (girando el tornillo que pone R) ponemos la cadena en línea con la corona pequeña y guías de las ruletas del cambio. Haremos también lo mismo con la corona más grande (pero girando el tornillo que pone L) y ya para ajustar el sincronizador, el tensor que se ve entre los dedos lo giramos en el sentido contrario de las agujas del reloj en el caso de que no suba de piñon y al contrario en el caso de que el desviador se desplace más de una corona.



8.- Para ajustar el desviador delantero en posición de plato pequeño y con los mandos del cambio trasero situamos la cadena en el piñon más grande, para con un destornillador, apretar o destensar el tornillo que pone L hasta dejar la pala interior del desviador a un milímetro de la cadena.



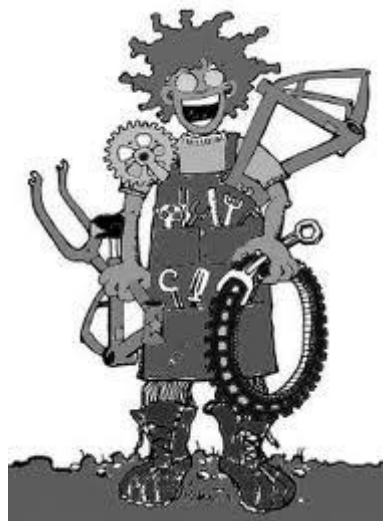
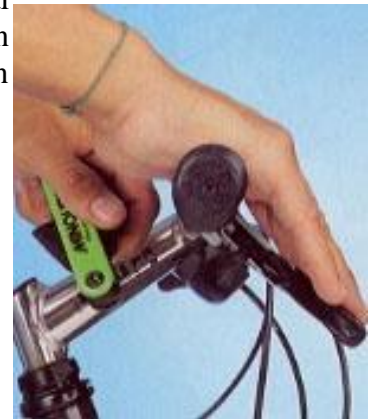


ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

9.- Para ajustar la dirección es muy importante hinchar las ruedas con una presión de tres a cuatro kilogramos y con dos llaves de dirección de la medida de la misma, la apretamos haciendo con las dos llaves tuerca y contratuerca. Para las direcciones A-HEAD nos basta con una llave allen.



10.- Para terminar de ajustar la máquina colocamos bien la altura del sillín (sentado en él y llegando con las punteras justo al suelo) y las manetas de freno las sujetamos de tal manera que cuando te sientes encima de la bicicleta y apoyes las manos en el manillar los dedos hagan un ángulo de 10 grados aproximadamente con las manetas.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

4. Ajustar los frenos y los sistemas delanteros y traseros de los cambios

Si eres de los que te quejas de los frenos, de que no frenan, de que no tienen un buen tacto... y quieres conseguir el máximo rendimiento de los mismos, sigue los pasos que vienen a continuación y seguro que notarás la diferencia entre el antes y el después.

Las herramientas que vas a necesitar son:

- Un cortacables.
- Una llave fija de 10-11.
- Un destornillador plano o de estrella.
- Un bote de grasa.
- Una funda de freno con teflón por el interior y unos 6 toques de funda.

1.- Una vez preparadas las herramientas, comprobamos si podemos seguir utilizando las zapatas que tenemos en nuestros frenos para en el caso de estar desgastadas sustituirlas por unas nuevas. Comprobamos también si las fundas del cable son de buena calidad. Para ello tienen que tener en el interior una funda de plástico con teflón en el interior para que deslice mejor el cable (como la funda seccionada en la fotografía).



2.- Bien aprovechando las fundas que tenemos, o bien con fundas nuevas dejaremos que se vean dos hilos de rosca en el tensor de las manetas de freno e introduciremos el principio de la funda en el tensor del freno delantero para, a continuación, con un cortacables cortar la funda a la altura del tope que tiene la arandela de dirección. La funda tiene que ser lo más corta posible sin que la curva que haga la misma vaya forzada.



3.- Antes de cortar la funda del freno trasero con el tensor de la maneta derecha hacemos lo mismo que en el paso anterior, giramos a tope el manillar hacia la derecha y cortamos la funda lo más corta que se pueda pero de tal forma que no impida girar el manillar.



4.- Cortamos también lo más corto que se puede el pequeño trozo de funda que lleva el cable trasero entre el tubo horizontal y el triángulo de las vainas traseras. Al terminar de cortar los trozos de funda hay que comprobar que el alambre que lleva la misma no obstruya la salida del cable, cortando el pequeño trozo que no deja pasar bien el cable.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

5.- Por lo que vamos viendo hasta ahora la calidad de la funda y las medidas de la misma son importantes, pero poner unos buenos topes en las fundas también tiene mucha importancia, pues por ellos cederán un poco menos las fundas al frenar.



6.- Los cables de freno los rebozamos de grasa sólida para que deslicen bien por el interior de la funda y para que sirva de impermeabilizante y no entre el agua.



7.- Con las ruedas bien centradas sobre las horquillas, con una llave de allen de 5 y una fija de 10 sacamos los espárragos de las zapatas todo lo que se pueda, colocando las zapatas superpuestas sobre la llanta.



8.- Siguiendo con las mismas herramientas colocamos las zapatas de tal manera que no vayan paralelas a la llanta si no que haya una diferencia aproximada de 1 mm. entre la punta y la cola de la zapata (como en la fotografía). También apretamos el prisionero del cable de freno.



9.- Y ya para terminar, con un destornillador (en este freno o con una llave allen de 2 mm. en otros), para que no se quede pegada una zapata más que la otra a la llanta, aflojamos o apretamos el tornillo que lleva en el lateral de la leva dependiendo de cuál se la zapata que quede pegada; si se queda la izquierda (según la fotografía) aflojamos el tornillo y si se queda la derecha lo apretamos.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

5. Saber y Practicar las Reglas de Seguridad y de cortesía al andar en Bicicleta.

Las Reglas de Seguridad al Andar en Bicicleta



1. Conduce tu bicicleta en la misma dirección del tráfico y mantente en el lado derecho guardando una distancia práctica del tráfico.
2. Hazte visible en la noche con el uso de reflectores, luces y ropa de colores claros.
3. Obedece todas las señales y letreros para conductores. Las bicicletas son vehículos igual como los carros y las motocicletas. Los conductores de bicicletas deben de obedecer letreros de alto y las luces rojas.
4. La mayoría de las bicicletas son para una persona, TU! Y tu solamente.
5. Los cascos son requeridos por ley para niños menores de 18 años. Los adultos deben de usar un casco para tratar de protegerse y poner un buen ejemplo.
6. Trata de evitar conducir tu bicicleta en las banquetas y especialmente trata de evitar conducir contra el tráfico por medio de las banquetas.
7. Conduce tu bicicleta derechamente y con acciones que sean comprensibles para otros conductores.
8. Cuídate de las puertas que abren los conductores de carros. Dale el derecho de camino a personas paseantes.
9. Guarda tu bicicleta en buenas condiciones mecánicas.
10. Dale el derecho de camino a personas paseantes.



ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

6. ¿Cuáles son las Ventajas de usar un casco de ciclista?

Un casco es una forma de prenda protectora usada en la cabeza y hecha generalmente de metal o de algún otro material resistente, típicamente para la protección de la cabeza contra objetos que caen o colisiones a alta velocidad.

Un casco cubre mínimamente la coronilla, la frente y las sienes. Se usan en la industria, en el oficio del bombero, en paracaidismo, en las competencias deportivas de alta velocidad y otras modalidades con riesgo de golpes o colisión. También son habituales en el oficio policíaco, militar, fuerzas de seguridad, construcción, explotación minera, etc. Los cascos para conducir motocicletas o bicicletas son prenda obligatoria en la mayoría de jurisdicciones.



a) Casco deportivos . - Los cascos se utilizan en competencias deportivas en las que se utilizan vehículos (ciclismo, automovilismo, motociclismo, trial) o en las que se alcanza alta velocidad como el patinaje. También se emplea en modalidades deportivas con riesgo de caídas, golpes o colisiones: fútbol americano, béisbol, hockey, polo, escalada, etc.

Los cascos se diferencian mucho en diseño según los propósitos a que se destinan. Por ejemplo, un casco de ciclista sería requerido principalmente para proteger contra fuerzas de impacto, comúnmente al frente y a los lados de la cabeza. Un casco diseñado para la escalada, sin embargo, debe proteger contra los objetos (p.ej., las rocas pequeñas y equipo que sube) que caigan desde arriba, pero tendría una necesidad reducida de proteger contra impactos a los lados de la cabeza. Por lo tanto, tienen poca semejanza el destinado a los ciclistas y a los que practican motociclismo.

Las preocupaciones prácticas también dictan el diseño del casco. Un casco para el que monta en bicicleta sería preferiblemente aerodinámico en la forma y probablemente bien ventilado, mientras que un casco de escalada sería ligero y con un mínimo de bulto para reducir cualquier efecto perjudicial sobre la técnica del trepador.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

7.-Recorrer en bicicleta 80 Kilómetros de una vez, en 10 horas o menos.

Ciclismo a la Arboleda

Se Partio a las 5:30 A.M de la mañana desde el 3 Anillo de la Mision del Oriente Boliviano hasta la Localidad de la Arboleda.

Que se encuentra a una Distancia de 93 Kilómetros desde la Ciudad de Santa Cruz.

Se hizo 3 Paradas Momentáneas:

- 1.- En las afueras del municipio de Warnes.
- 2.- En las afueras del municipio de Montero.
- 3.- En las afueras de Portachuelo.

Luego de terminado el tramo se volvió en una Camioneta dispuesta por la Misión del Oriente Boliviano



ESPECIALIDAD DE CICLISMO I

8.- Saber cómo leer un mapa caminero al hacer los planes para recorrer la ruta de 80 Km y seguir esa ruta con exactitud.





ESPECIALIDAD DE CICLISMO I



CRÉDITOS



JUAN SAMUEL LOPEZ PACO
Aspirante a Guía Mayor



**TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS POR LA IGLESIA ADVENTISTA DEL SEPTIMO
DIA 15 DE ABRIL
MOB**