

ASPECTOS TÉCNICOS PARA UN VIAJE EN BICICLETA

NORMAS DE SEGURIDAD

Esto es lo más importante de todo, poder volver sanos y salvos, habiendo evitado cualquier tipo de accidente o percance. Es una parte importante del aprendizaje y de la experiencia. He aquí algunos consejos importantes:

- Extremar el cuidado, somos un elemento frágil comparado con los coches.
- Llevad siempre casco puesto y atado. Es obligatorio (tanto por la normativa de tráfico, como por nuestra organización escolar).
- Señalizar los giros con los brazos con claridad y antelación suficientes.
- Respetad el código de circulación.
- Frenad de forma progresiva con ambos frenos simultáneamente.
- ¡Ojo! Con los perros sueltos, no abundan ya, pero pueden cruzarse inesperadamente.
- 1ª Etapa: recorreremos el Camino de Santiago, lo haremos seguramente por un recorrido trazado y separado de los coches, sin embargo es posible encontrar muchos caminantes, hay que tener cuidado con ellos, pueden tirarnos de la bicicleta o podemos hacerlos mucho daño si colisionamos con ellos. Normalmente no nos verán pues los adelantamos desde atrás, hay que hacerlo despacio y con margen. Algunos no nos van a oír llegar, ya sea por el ruido del tráfico o por que lleven música, es mejor pedir paso con anticipación.
- Resto de etapas: alternamos tramos de pistas no asfaltadas con tramos de carreteras. Las segundas con mucho más peligrosas por los coches, hay que extremar las precauciones y respetar las normas del grupo:
 - Nunca adelantar al primero del grupo (un profesor).
 - Nunca quedarse por detrás del cierre de grupo (el otro profesor).
 - Circular en fila (no en paralelo).
 - Hay que intentar que el grupo no se rompa. Así evitamos que alguien se pierda y aprovechamos las ventajas de rodar en grupo para fatigarnos mucho menos.
 - Evitar adelantamientos innecesarios dentro del grupo. No vamos de carreras, no queremos disputas que sólo traen problemas o caídas cuando se va de viaje.
 - Rodar detrás del anterior con unos metros de margen y preparados para frenar.
 - No frenar innecesariamente y avisad con antelación antes de hacerlo.
 - No entorpecer la marcha del grupo con bajadas de velocidad o aceleraciones innecesarias.
 - No salirse de la línea marcada por el grupo, hacia el interior de la carretera.
 - Prever paradas o ralentizaciones al acercarse el grupo a núcleos urbanos o intersecciones.
 - Cuando nos detengamos hay que retirarse de la calzada para evitar formar tapones que afecten al tráfico (son muy peligrosos).

- En descensos: no son carreras, debemos mantener el orden habitual para rodar en grupo. La distancia con el ciclista precedente debe aumentar un poco. No hay que buscar una velocidad excesiva. Frenar antes de las curvas (no en la curva). Trazar las curvas levantando el pedal del interior de la curva y mantener la mirada siempre hacia dónde queremos ir durante la curva.

EQUIPAMIENTO

No es un capricho, ni debe suponernos un gasto, pero debe ser tenido en cuenta ya que de él depende poder acabar las etapas a gusto y sin problemas. Aquí hay que olvidarse de nuestra imagen habitual en la ciudad y centrarse en la actividad ciclista:

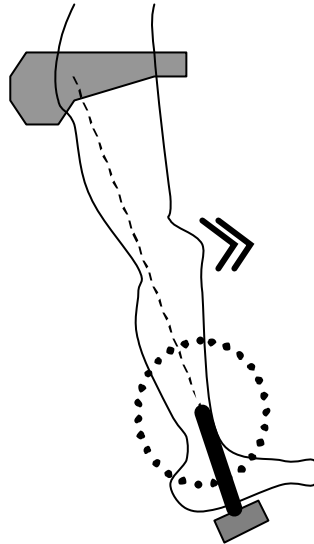
- Culote o pantalón corto (elástico y mejor ajustado); camiseta que transpire; un “cortavientos” (impermeable corto que transpire). Es importante llevar gafas de sol (protegen del viento, del sol y de los insectos). Los guantes de ciclista no son imprescindibles pero sí recomendables.
- Los pantalones de tiro extra-bajo, resultan incómodos, provocan rozaduras y además son muy peligrosos al subirnos y bajarnos de la bicicleta. Ocurre lo mismo con las prendas tipo tres-cuartos.
- Para los pantalones de pierna ancha, hay varios trucos para evitar que se enganchen con el pedalier:
 - Meterlos por el calcetín.
 - Utilizar una especie de horquillas metálicas.
 - Usar unas pinzas de tender la ropa.
 - Simplemente remangarlos.
- No hay que llevar nunca nada colgando. Como necesitamos llevar cosas habrá que hacerlo bien fijado a un trasportín trasero (que nada cuelgue porque puede engancharse con los radios de la rueda).
- Hay que tener siempre un candado a mano para poder atar la bicicleta a algún tipo de mobiliario urbano sólido cuando la vayamos a perder de vista (señal, valla, aparcabicis...) pero siempre donde no moleste ni a coches ni a peatones.
- Importante llevar siempre un bidón con agua (normalmente a mano, en la barra inclinada del cuadro).

TÉCNICA

Se supone que todos sabemos montar en bicicleta, pero es un viaje largo cuando la gente sin experiencia puede pagar algunos errores técnicos. Lo bueno, es que el propio viaje tiene como misión enseñar a rodar correctamente, dotar de experiencia a los participantes:

- Es muy importante una postura correcta sobre la bicicleta. Para ello hay dos reglas fundamentales. La primera hay que cumplirla siempre; la segunda sólo si es nuestra bicicleta o va a ser de uso habitual.
 - Primera, altura del sillín. Ha de ser tal que sentados sobre él, si apoyamos el talón del pie sobre el pedal y bajamos éste a tope, la

pierna quede prácticamente estirada. Otra manera de hacerlo es que sentados sobre el sillín, lleguemos con los pies al suelo muy de puntillas. La norma más exacta es seguir la fórmula:

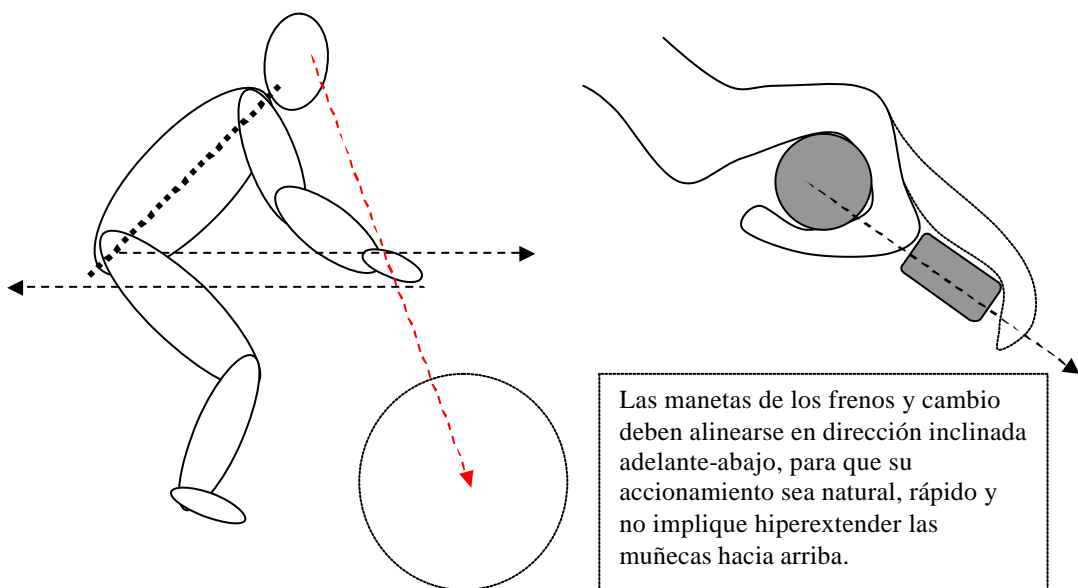


$$As = EPn \times 0,885$$

As = altura del sillín (desde el centro del eje de pedalier hasta la parte superior del asiento)

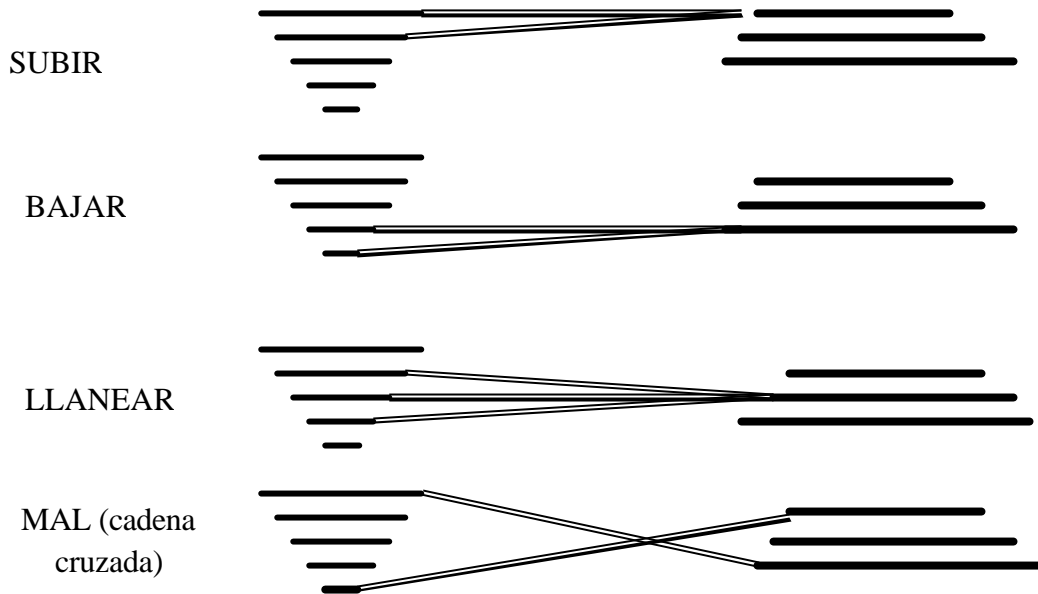
EPn = longitud de la entrecadera (desde la zona del perineo, hasta el suelo, descalzos)

- o Segunda, avance-retroceso del sillín y manillar. Esto es algo más difícil de conseguir y de medir. De lo que se trata es de que lo coloquemos de manera que la espalda, al montar, quede recta, inclinada hacia delante, pero recta (sin curvarse).



Las manetas de los frenos y cambio deben alinearse en dirección inclinada adelante-abajo, para que su accionamiento sea natural, rápido y no implique hiperextender las muñecas hacia arriba.

- Si además colocamos el manillar a la misma altura del sillín, respecto al suelo, o incluso unos 5 cm más bajo, ya iremos perfectos. Una posición correcta es aquella en la cual la barra del manillar nos coincide justo tapando nuestra visión del eje de la rueda delantera.
- Curvas: mirar siempre hacia donde queremos ir, ni hacia fuera de la curva ni hacia adentro, pues donde miremos iremos. Levantar siempre el pedal del interior de la curva durante la misma para evitar tropezar contra el suelo. Y seleccionar una velocidad de seguridad frenando previamente y no en mitad de la curva.
- Frenar: progresivamente, no de repente. Con ambas manos. Calcular más distancia de frenado y hacerlo con más suavidad cuando el piso esté mojado. Ir regulando la velocidad y frenando un poco cada cierto tiempo en las bajadas. ¡Siempre! Comprobad que los frenos funcionan cuando utilicéis una bici diferente.
- El cambio. Se ha diseñado para poder llevar una frecuencia de pedaleo ideal en cualquier terreno o perfil. La cadencia ideal haciendo deporte es de 100 rpm aproximadamente, pero para ciclismo de viaje eso nos podría hacer sudar demasiado, y los novatos no están muy acostumbrados y se fatigan más. En cualquier caso lo ideal estará entre 80 y 90, lo cual se traduce en pedalear con cierta alegría, sin pasarse de “molinillo” pero sin que cueste mover los pedales (no ir atrancado). Para ello podemos seleccionar la relación de cambio adecuada para subir, llanear (a favor o en contra de viento) o descender. Algunos conceptos básicos son:
 - No “cruzar” demasiado la cadena, es decir combinar las coronas y los platos que estén al mismo lado.
 - Los platos más pequeños y las coronas más grandes permiten un desarrollo más “blando” (para subir o ir contra el viento). Y están más cerca del cuadro de la bicicleta.
 - Los platos más grandes y las coronas más pequeñas ofrecen un desarrollo más “duro” (para ir rápido bajando o con viento a favor). Están en el lado más exterior.
 - El resto, son combinaciones intermedias para llanear o según lo que encontremos de dificultad.



- Cada bicicleta tiene su propio sistema de cambio y hay que aprenderlo y practicarlo en lugar seguro, para evitar estar mirándolo cuando circulemos por la carretera.

MANTENIMIENTO

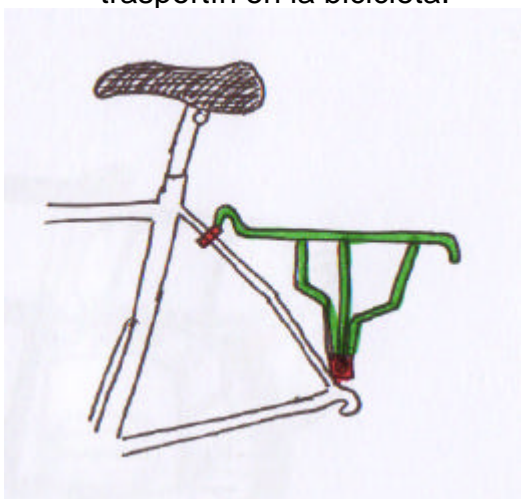
Durante el viaje, cada vez que surja la necesidad, haremos el mantenimiento de las bicicletas y las reparaciones necesarias, y aprovecharemos tales situaciones (si se producen), para enseñaros a solucionar los problemas vosotros mismos. Sin embargo, hay que ir bien preparados con bicis que no vayan a darnos problemas allí. Conviene que tengáis en cuenta algunas cosas:

- Ruedas hinchadas 2 ATM (aproximadamente) para ruedas de BTT (de todas formas la presión ideal figura en los flancos de la cubierta).
- Engrase (unas gotitas en la cadena) con lubricante de teflón (sintético, que no mancha), una vez al mes si se utiliza mucho la bici. Si ha llovido es mejor limpiar un poco la cadena y lubricar después del uso.
- Estar atentos a ruidos o desgastes si se utiliza la bicicleta todo el año: zapatas, rodamientos... Pero si somos cuidadosos, necesitan muy poco mantenimiento.
- Comprobad que no aparecen holguras en la dirección, pedalier, pedales, bujes, sillín y manillar.
- Comprobad que las cubiertas de las ruedas no están demasiado gastadas y que no tengan brechas o roturas en los flancos laterales.
- Lo ideal es que cada uno lleve una cámara de repuesto para los pinchazos. Hay que comprobar dos cosas al comprarlas: que sean de nuestra medida (montaña, híbrida o carretera) y que el tipo de válvula (fina o gruesa) coincida con el de la que ya tenemos.
- Haremos una revisión de frenos, cambio, holguras y centrado de ruedas en el instituto, la semana anterior al viaje.

EQUIPAJE

Viajar en bici es genial, tan sólo hay que elegir bien el destino y el recorrido. Una vez probada la experiencia, muchos son los que se enganchan. Es barato, y proporciona mucha autonomía de recorrido. Pero la cuestión del equipaje es algo muy a tener en cuenta:

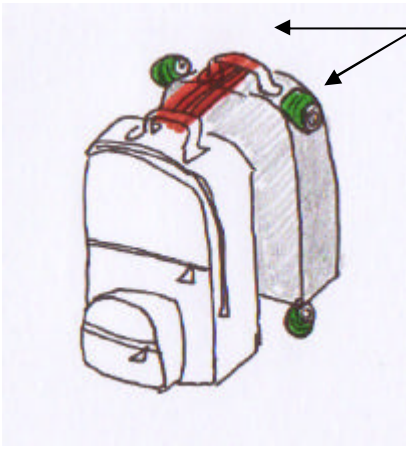
- No hay que llevar casi nada, lo mínimo imprescindible que es:
 - Elementos de higiene personal (los justos y en botes diminutos).
 - Ropa de bici (un juego) y ropa de limpio (un juego).
 - Una toalla pequeña y ligera.
 - Un bañador.
 - Ropa interior, un forro polar, el cortavientos, las gafas y el casco.
 - Una cámara de repuesto, el bidón, el saco de dormir y poco o nada más.
- Cuánto menos peso carguemos más disfrutaremos del viaje y menos problemas tendremos (de cansancio, de averías y de todo).
- No hay que llevar la carga en una mochila a la espalda, pues ésta ya sufre bastante en las subidas y en las etapas largas.
- Lo mejor es llevar el equipaje en forma de alforjas. Para ello (o para cualquier otro tipo de bulto) necesitamos montar una pieza, llamada trasportín en la bicicleta:



El trasportín puede anclarse en la bicicleta de varias maneras:

- Con tornillos fijados a las roscas portabultos de la bicicleta (ojo, no todas las tienen).
- Con algunas abrazaderas que vengan con el propio trasportín.

Las alforjas suelen ser caras. Muy recomendables para aquellos que vayan a hacer de la bicicleta un medio de viaje habitual, pero innecesarias para los que sólo la utilicen de modo ocasional. Para estos últimos, podemos recomendar una “chapucilla” que funciona y nos evitará gastar dinero.



1. Escoger dos mochilas de tamaño pequeño parecido.
2. Desatar todas sus correas, enrollarlas y fijarlas para que no se lícen con los radios de la rueda.
3. Atar las asas de las mochilas o su parte superior (cruzar las correas por ejemplo) con una cincha o con cuerdas, dejando entre ellas la anchura del transportín.
4. Posarlas colgadas sobre el transportín.
5. Después las podremos fijar con un pulpo o con el saco de dormir.

Debemos recordar que también hay que llevar saco de dormir y que este no suele caber en las mochilas. Lo mejor es utilizarlo como sujeción superior de nuestras improvisadas alforjas.



Lo primero es guardar el saco en una bolsa de plástico fuerte (tipo Corte Inglés) que lo proteja de la lluvia. Después posarlo sobre el transportín y atarlo fuerte con dos correas o pulpos. Así evitaremos que las “alforjas” “cabalguen” con los baches.