

BIBICLETA TODO TERREO (BTT)

HISTORIA

A evolución da BTT é moi recente se a comparamos co cicloturismo. Nas civilizacións de China, Exipto, Grecia e Roma hai constancia de artilugios de dúas rodas. Moito máis recente, Leonardo da Vinci déixanos un boceto de bicicleta con transmisión de cadea, como se aprecia na seguinte foto.



A partir de 1800 non deixan de aparecer modelos, pensando sempre en conseguir máis velocidade.

Algúns datos importantes son cando aparecen as tres carreiras máis importantes do mundo:

- En 1903 dispútase o primeiro Tour de Francia ideado por Henri Desgranges.
- En 1909 celébrase o primeiro Giro de Italia.
- En 1935 organízase a primeira Volta Ciclista a España, ideada por Juan Pujol.

Centrándonos nas bicicletas de montaña, existe unha evidencia de que un grupo de ciclistas fixo a ascensión ó Coll du Parpillon nos Alpes Franceses en 1964 con bicicletas “trucadas”. Utilizaban bicicletas de cicloturismo bastante melloradas en canto a frenos, neumáticos, desenvollos,... e conseguiron acoplar un cuarto piñón de 22 dentes, cando este inxenio non aparece ata o ano 1991.

En EEUU eran moito máis inxeniosos, e xa deseñaron unha bicicleta específica para o monte: a famosa bicicleta Fisher de 5 velocidades equipada con frenos de tambor de motocicleta. O terreo no monte eran pedregosos, as bicicletas de carretera solían romperse, e os corredores buscaban unha alternativa máis duradera e económica. Gary Fisher, a partir dunha bicicleta Schwinn, quitoulle guardabarros, adornos e introduciulle os cambios de marchas. Empezáronse a construír e vender bicicletas personalizadas de montaña. Empeza un novo fenómeno no mundo, as bicicletas de montaña.



Bicicleta Schwinn Phantom 1954

En 1981 o californiano Mike Sinyard, fundador da marca Specialized, introduce a Stumpjumper, a primeira bicicleta de montaña producida en nada. A stumpjumper foi similaró resto de bicicletas de montaña, pero a 750 dólares, á metade de precio.

En 1987 aparece por primeira vez a suspensión dianteira pola compañía Trek e en 1990 aparece a primeira bicicleta con dobre suspensión.

PARTES DA BICICLETA

1. Cuadro.
2. Cadena.
3. Dirección.
4. Frenos.
5. Horquilla.
6. Manillar.
7. Pedales.
8. Piñón.
9. Plato.
10. Rodas cos eixes, llantas, neumáticos ou cubertas, cámaras, válvulas e radios.
11. Sillín coa tija do sillín.

TÉCNICA

REGULACIÓN DA BTT

Un aspecto importante é coñecer a talla de bicicleta que debemos levar. Debemos medir a distancia que hay desde a entreperna á pranta do pé, e lle restamos 35 cm. e o dividimos entre 2,54. O resultado sen decimais será a talla exacta da nosa montura. Para pedalea coa perna estirada de todo, deberás sacar o tubo do sillín casi ata a marca do “stop”. Exemplo:

Unha persoa que ten unha medida de 77 cm de perna.

$$77-35 = 42.$$

$$42/2,54 = 16,5.$$

A talla da nosa bicicleta será 16 pulgadas e $\frac{1}{2}$.

A continuación deberíamos comprobar a altura do sillín. Este é un componente que se regula en altura, inclinación e avance. Para comprobar a altura do sillín colocamos os talóns sobre os pedais, pedaleamos hacia atrás, a gran velocidade, sentados sobre o sillín. Os xeonllos teñen que estar completamente extendidos sen que as cadeiras basculen hacia os lados. Se a extensión da perna non é total hai que subir o sillín. Se polo contrario, ó pedalea balanceamos as cadeiras, haberá que baixalo.

Cando descendemos pola montaña por zonas trialeiras, hasta que un é experto, pódese baixar un pouco o sillín, para estar máis cerca do chan en caso de ter que vota o pé a terra.

A inclinación do sillín debe ser a correcta. Se a parte dianteira está inclinada hacia abaixo, nos escurriremos hacia o bastidor tendo que realizar un esforzó extra sobre o manillar. Se a punta está demasiado alta, caeremos hacia a parte traseira.

O avance do sillín, xunto coa lonxitude da potencia do manillar e a medida do tubo horizontal do bastidor, son os responsables de que vaíamos máis ou menos paralelos ó chan. Se o

atrasamos o noso corpo terá que estenderse sobre o bastidor e adoptaremos unha portura máis “racing”. Se o avanzamos conseguimos o efecto contrario, é dicir, ir máis erguidos e cómodos.

Técnicas básicas de conducción

- Golpe de pedal.
- Selección de desenvollos.
- Exercicios de equilibrio.
- Frenado.
- Ascensos.
- Descensos.
- Trazada de curvas.
- Derrapajes.

Técnicas de conducción avanzadas

- Levantamento da roa dianteira.
- Levantamento da roda traseira.
- Abordar escalóns lateralmente.
- Abordar escalóns frontalmente.
- Descenso de escalóns.
- Ascenso de fortes desniveis.
- Descenso de fortes desniveis.
- Salto de obstáculos.

Golpe de pedal: debemos intentar que a intensidade de cada pedalada sexa igual á anterior. É o que se chama a cadencia de pedaleo, o número de pedaladas que damos nun minuto.

Selección de desenvollos: Para que o golpe de pedal poida ser mantido, debémonos axudar dos paltos e piñóns. Os desenvollos cortos son os que o conxunto plato/piñón nos permite avanzar poucos metros. Polo contrario, o desenvollo largo permitiranos avanzar moitos metros en cada pedalada. A velocidade e a potencia son factores inversos, polo que un desenvollo que nos permita ir deprisa proporciona pouca potencia, mentras que os máis lentos axudan a frontar situación de moito esforzó.

Exercicios de equilibrio: debemos manter equilibrio estático e dinámico. O equilibrio estático na BTT é fundamental. Proba a facer o seguinte exercicio. Nun lugar de pendente (mellor asfalto), frenamos pouco a pouco ata deternos. Nesa posición nos caeremos pero para evitalo colocamos os pés paralelos co pedal dereito na parte dianteira do ciclo (os zurdos o esquerdo), a roda dianteira xirada 45 ° hacia a esquerda (os zurdos ó revés) e o tronco e os xeonllos a espera de neutralizar calquer desequilibrio que apareza na bicicleta. Se nos caemos hacia esquerda presionaremos os pedais para avanzar uns centímetros nesa dirección (costa arriba coa roda dianteira xirada á esquerda) e se nos inclinamos á dereita quitamos presión os pedais para que a bicicleta retroceda.

Frenado: para deter a bicicleta hai que actuar principalmente sobre o freno dianteiro, xa que é nesa parte da bicicleta onde se concentra toda a inercia producida por unha detención brusca.

Actuando sobre o traseiro só conseguimos derrapar o neumático prolongando a distancia de frenado inútilmente. O reparto de frenada ideal sería un 70 % o dianteiro e un 30 % o traseiro. Debemos intentar dosificar a presión que se fai sobre as palancas de freno de maneira que nunca cheguen a patinar as rodas, pois un neumático que se arrastra por riba do terreo tarda máis tempo deterse que outra que xira a unha velocidade mínima. É imprescindible que ó movernos rápido na nosa BTT, sempre levemos postos un par de dedos sobre cada menta de freno. Unhas décimas de segundo poden ser vitais.

Ascensos: é interesante alternar posición de pedaleo sentados e de pé para evitar que algún músculo se conxestionen en exceso (cuádriceps e xemelos). Para aproveitar ó máximo as nosas enerxías pedaleando sentado, buscaremos unha posición atrasada sobre o sillín de maneira que exerzamos unha gran presión o neumático traseiro, evitando que este patine. O sillín debe estar ben regulado para que as pernas se estendan completamente en cada pedalada. Se nos poñemos de pé para utilizar outros grupos musculares, debemos baixar un ou dous piñóns para que o noso golpe de pedal sexa o mesmo, do contrario “pasarémonos de voltas”.

Descensos: un erro típico é permanecer sentados no sillín. Así o único que conseguimos e tragarnos todas as irregularidades do terreo e enfriar os músculos. Para evitar esto, debemos pedalear seleccionando desenvollos longos. Se non podemos pedalear, ahí que colocarse nunha posición intermedia entre de pé e sentados, pernas semi flexionadas, tronco extendido sobre a bicicleta e os muslos aprisionando o parte traseira do sillín. Trátase de que as pernas traballen como un amortiguador.

Trazada de curvas: hai tres tipos de trazadas.

- Trazada neutra: a nosa traxectoria dibuxa o perímetro da curva.
- Trazada rápida: entramos polo exterior para cortar polo vértice, impedindo unha inclinación excesiva.
- Trazada de emerxencia: despois dunha apreciación errónea salímonos hacia o exterior da curva tendo que correxir bruscamente a nosa traxectoria.

Derrapaxes: a utilidade é para poder rectificar a traxectoria nunha curva. Unha vez que estemos dentro da curva, coa nosa bicicleta inclinada, presionaremos fortemente ambos frenos (sen chegar a bloquear as rodas). Ó mesmo tempo que xiramos a roda dianteira hacia o interior da curva, axudados por un golpe de ombros, aumentaremos a presión sobre o freno traseiro, avanzando o noso corpo hacia o manillar para quitar peso á roda posterior. O resultado será un derrapaxe controlado hacia o exterior da curva. Esta técnica só se fará cando sexa imprescindible, pois provoca a degradación do terreo e unha perda importante de velocidade.