

## CICLISMO

Muchos son los métodos de reparar las roturas o pinchaduras de los neumáticos, pero el más práctico y seguro es por el método de vulcanización. En el ambiente ciclista este sistema no está muy generalizado, primero por la incomodidad de la maquinilla respectiva, y segundo que los parches eléctricos aplicados con un poco de solución, dan muy buen resultado, por cuanto se trata de neumáticos de poca presión.

**Cómo se localizan las pinchaduras, y cómo se procede.** — Al tener la mala suerte de pinchar un neumático, la primera medida a tomar es parar inmediatamente en la forma más rápida; no hay que pretender seguir más adelante ni un solo metro, porque si el causante de la pinchadura es un objeto que está alojado ya en el exterior de la cubierta, como en el interior de la cámara, con el peso del ciclista y de la misma máquina al rodar, efectuará algunos agujeros más; si dicho objeto se mantiene en la cubierta puede llegar a producir la perforación diametral de la cámara, en la sección.

Ahora bien; si la pinchadura se ha producido en el acto, trate de localizar el objeto que por lo general está adherido a la cubierta. Si en este momento le causa indignación y lo quiere extraer, marque previamente con un lápiz o piedrita, el lugar correspondiente, porque de lo contrario luego para localizarlo dará más trabajo; con los sacacubierta, trate de sacar la parte correspondiente al lugar de la pinchadura para poder extraer la cámara para su reparación.

Si la pinchadura se ha producido en una forma que no puede ser localizada desde el exterior, se puede valer de un método muy práctico para no tener la necesidad de poner en descubierto totalmente la cámara, pero que únicamente da resultado cuando se trata de una pinchadura de paso de aire rápido; el procedimiento es tratar de inflar el neumático averiado y sumergirlo en el agua, hacer girar la rueda lentamente hasta poder localizar las burbujas que se desprenden de la parte pinchada.

Si el orificio es muy pequeño, este sistema no da resultado; entonces habrá que poner totalmente en descubierto la cámara y probar a mayor presión de aire.

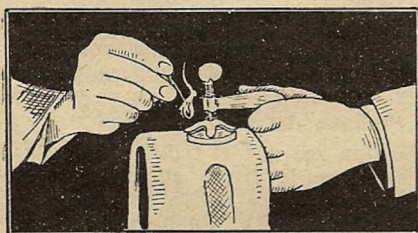
Los neumáticos tanto el delantero como el de la rueda de atrás, se pueden componer sin necesidad de sacarlos de sus respectivas ruedas. Cuando se trate de la rueda

de atrás, coloque los sacacubiertas del lado contrario al piñón porque de esta forma al extraer la cámara no hay peligro de mordedura ni por la cadena ni el piñón.

**Cómo se aplican los parches en frío.** — De una cámara vieja corte un trozo circular o cuadrangular de dimensiones adecuadas a la rotura; sobre una cara de este parche y sobre la parte de la cámara a componer pásele papel de lija o

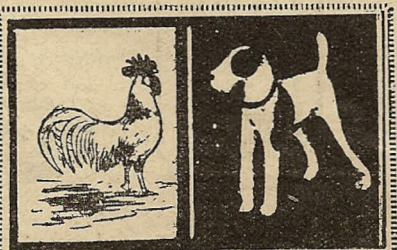


## Cómo se emparcha una cámara



tela esmeril N.º 1 hasta obtener una superficie áspera; con un trapito empapado con nafta limpie bien ambas superficies y a continuación aplique la solución de goma sobre las mismas.

Hay que procurar extender la solución en forma bien pareja; es



## Perros y Aves de Razas Puras

a precios bajos, libres de fletes  
Solicite informes a:

**Criaderos Industriales**  
CERETTI 2725 Bs. Aires

## Por LOUIS

preferible realizarlo con la yema del dedo; debe evitar en todo lo posible el amontonamiento innecesario de tal preparación. Dos manos de solución es suficiente para obtener una buena reparación; antes de dar la segunda mano hay que hacer secar bien la primera; si la solución es de buena calidad la evaporación es rapidísima.

Una vez bien seca la segunda mano se procede a colocar en el neumático el parche correspondiente; el transporte se efectuará con las puntas de los dedos bien limpios; su adherencia será instantánea. Para evitar que la solución sobranse alrededor del parche pudiere pegar la cubierta, se aplicará un poco de talco. No hay que limpiar nunca con nafta porque el parche puede despegar.

**Parches eléctricos.** — Estos parches ya se venden preparados y se aplican directamente; son los que generalmente usan los ciclistas para mayor comodidad. Los hay de muy buena calidad que se aplican sobre la pinchadura, sin solución, limpiando únicamente la cámara; estos parches tienen una telita protectora, la cual se retira en el momento de colocarlo.

Con estos parches, para tener una mayor seguridad, es siempre preferible solucionar la parte rota del neumático y hacerlo secar antes de aplicarlo.

**Parches por vulcanización.** — Los parches vulcanizados son los que mayor coeficiente de seguridad tienen; su aplicación es sumamente sencilla y mucho más rápida que la anterior.

En la parte pinchada o rota del neumático, se lijará previamente con papel de lija y luego con nafta se limpiará bien.

Los parches para vulcanizar los hay de todas medidas; están adheridos a una latita con el combustible necesario para vulcanizarlo. Se le retira la tela protectora y se aplica junto con la latita sobre el neumático; con la maquinilla o sea la prensa se aprieta bien la latita con el neumático y luego se raspa un poco el combustible para encenderle fuego mediante un fósforo.

El calor desarrollado por dicho combustible es suficiente para obtener que el parche resulte vulcanizado; para este caso no es necesaria la solución. Cuando ya la latita esté más o menos fría, afloje la prensa quedando una sola pieza el parche con el neumático.