

Affrontare le curve

La curva è una delle fasi più delicate, pericolose ma anche affascinanti dell'andare in bicicletta. Una curva ben impostata permette di guadagnare tempo in una competizione ma anche di risparmiare energie da spendere altrove anche se l'intento non è agonistico.

La gestione di una curva si può scomporre in due aspetti: la geometria della traiettoria e l'impostazione del ciclista sulla bicicletta.

Geometria della curva

Intuire la forma della strada e indovinare trappole di curve mal disegnate è una dote che si affina con l'esperienza e con un po' di audacia. Al di là di questo, però, il ciclista (come ogni mezzo a due ruote) ha a disposizione molta più strada di quanta ne possa sfruttare un mezzo a quattro ruote. Sfruttare al massimo la carreggiata a disposizione permette di disegnare curve più dolci di quanto non si possa semplicemente seguendo la linea centrale della strada.

Maggiore sarà l'angolo di curva, infatti, e superiore risulterà la velocità con cui la curva potrà essere affrontata. Disegnando opportunamente una curva all'interno della carreggiata si avrà a disposizione un raggio di curva maggiore di quanto non sarebbe seguendo semplicemente l'andamento della strada (anche passando nel punto più largo).

Come si vede anche nella figura a sinistra, la traiettoria ideale disegnata dalla linea tratteggiata permette di percorrere un arco di circonferenza molto ampio con una curva più larga di quanto non sarebbe seguendo semplicemente la linea di mezz'isola della strada.

Impostazione sulla bici

Una volta stabilita la forma migliore della curva da seguire il ciclista deve mettersi sulla bici e posizionarsi per affrontare la curva con dando alle ruote la massima aderenza al suolo.

La bicicletta che si inclina, tirata verso l'esterno della curva dalla forza centrifuga, sfrutta le qualità delle coperture per rimanere ben fissa al suolo senza scivolare via. Nel discorso possono rientrare tante variabili, dalle caratteristiche del manto stradale alle qualità della copertura (elasticità e tipologia di gomma del battistrada).

Ma a fare la differenza è il ciclista che è seduto in sella. Questi sa istintivamente come bilanciare il peso ma può migliorare il rendimento sfruttando qualche piccolo accorgimento.

Innanzitutto occorre tenere conto dell'importanza della ruota anteriore.

Una perdita di aderenza sulla ruota posteriore non implica rischi particolari perché, entro certi limiti, si riesce a compensare correggendo la traiettoria della bicicletta.

Quando la ruota anteriore sfugge via, invece, è molto difficile governare la sbandata a meno che questa non sia molto ridotta. Mancando il punto d'appoggio della ruota anteriore il peso si sbilancia velocemente e il recupero diventa praticamente impossibile.

Per evitare la perdita di aderenza sull'anteriore conviene allora non caricarla eccessivamente di peso poiché questo, oltre una certa inclinazione, rischia di rendere troppo precaria la tenuta del battistrada. Ecco allora che in discesa conviene spostare un po' il peso all'indietro lasciando all'anteriore solo il compito della direzionalità.

Per evitare di inclinarsi eccessivamente si può anche mettere in pratica una tecnica ampiamente sfruttata in campo motociclistico. Nel momento di impostare la curva è possibile far scivolare leggermente il bacino verso l'interno della curva in modo da aumentare il bilanciamento senza inclinare eccessivamente la bici. Al tempo stesso è utile cercare di non scaricare il peso dal pedale esterno.

Niente paura, con qualche prova ci si renderà conto di come sia più facile a farsi che a dirsi.

Azionare i freni

Se il freno anteriore è quello cui viene demandata molta della potenza frenante nei tratti rettilinei le cose cambiano nell'affrontare una curva.

Riuscire a valutare la forma di una curva prima di affrontarla permette di stabilire la velocità adeguata con cui percorrerla, velocità che deve essere raggiunta prima di inclinare la bici. Come regola di massima l'utilizzo dell'impianto frenante in curva dovrebbe essere evitato ma ci sono situazioni in cui è necessario decelerare. Da quanto detto nel paragrafo precedente è facile intuire come sia da evitare assolutamente l'utilizzo del freno anteriore. La ruota verrebbe caricata di peso eccessivo facendo aumentare il rischio di scivolare via sulla strada. Un eventuale bloccaggio rischierebbe poi di compromettere definitivamente la situazione.

Meglio utilizzare il freno posteriore allora. Un tocco dolce e non secco permette di gestire la frenata fino al limite della perdita di aderenza e una leggera sbandata può sempre essere corretta modificando la traiettoria della bici.

E se si sbaglia?

L'impostazione geometrica del telaio e della forcella della bicicletta da corsa permettono di recuperare qualche piccolo errore, ad esempio se ci si accorge di aver iniziato una curva con una velocità eccessiva. Agendo sulla ruota anteriore e sul bilanciamento del peso è possibile qualche correzione ma in caso di emergenza conviene tirar su velocemente la bici puntando verso l'esterno della curva e dare una potente frenata prima di piegare un'altra volta e guadagnarsi l'uscita della curva.

Un po' di fortuna, poi, non guasterà mai.

_ Gestire la frenata

Si tratta di un momento molto delicato. Imprimere una "accelerazione negativa" alla bicicletta può essere un'operazione facile, i ciclisti la fanno d'istinto, ma non sempre le condizioni sono ideali. Una brusca decelerazione, al di là delle sollecitazioni subite dalle parti chiamate in causa provoca una forte sbilanciamento delle forze richiedendo una completa reimpostazione degli equilibri dinamici da parte del ciclista.

La frenata sposta il peso sulla ruota anteriore in maniera più o meno brusca. Da questo deriva che il freno maggiormente sollecitato sia quello anteriore. Si tratta di una esperienza piuttosto comune: anche sulle automobili i freni maggiormente sollecitati sono gli anteriori.

Per questo motivo la prima regola da seguire in una frenata ideale è utilizzare maggiormente il freno anteriore. La ruota davanti, caricandosi di peso, è quella che incide di più nella decelerazione, e più frena e più aumenta l'aderenza a terra e quindi l'efficacia della frenata, ecco perché questo freno viene, in certi casi potenziato rispetto al posteriore. Proprio questo freno ha però una importanza fondamentale: aiuta a guidare la bici.

Si consideri, tanto per cominciare, che arrivare al bloccaggio della ruota posteriore è relativamente facile (proprio per quanto detto poco sopra poiché il peso, spostandosi in avanti, alleggerisce la ruota motrice di aderenza sul terreno). Il bloccaggio della ruota posteriore è però facilmente gestibile dal ciclista, ben diversa è la situazione nel caso di bloccaggio della ruota anteriore.

Un'eventualità del genere rende praticamente certa la caduta: un alleggerimento sull'anteriore fa mancare al ciclista l'appoggio maggiore e gestire l'equilibrio diventa molto complicato.

Come frenare allora?

Il modo migliore è quindi gestire adeguatamente i due freni. Se il fondo stradale è ideale e si è su una traiettoria rettilinea si può tranquillamente abbondare sul freno anteriore non dimenticandosi comunque del posteriore. Molto utile risulta spostare il peso all'indietro arrivando quasi ad uscire di sella per tenere il più possibile attaccata a terra la ruota posteriore.

Se si deve frenare in curva bisogna usare parecchia cautela nell'utilizzo del freno anteriore. In caso di emergenza meglio allora indirizzare un attimo la bici, dare un colpo secco ai freni e poi

completare la curva. Non si seguirà certo una traiettoria ideale ma si avrà la possibilità di decelerare maggiormente.

Gestire i freni

In linea generale meno si surriscaldano i pattini freni (e i cerchi) e meglio è. Per questo motivo i corridori professionisti frenano con piccoli ma decisi colpetti sui freni preferibili a "pattinate" continue e prolungate. L'alta temperatura modifica le chimiche dei tacchetti facendone perdere di qualità. Chi utilizza coperture tubolari (che vengono incollate al cerchio tramite un apposito mastice e non incastrate meccanicamente come per i copertoncini) deve evitare surriscaldamenti eccessivi che possono compromettere la tenuta del tubolare stesso sul cerchio.

Ancora più evidente il rischio di surriscaldamento nel caso si utilizzino cerchi in carbonio con piste frenanti sempre in fibra. Il carbonio disperde molto poco il calore e le temperature tendono a salire enormemente. È importante allora utilizzare pattini freni di tipo speciale.

Se piove

L'aumento di viscidità della strada con la pioggia è evidente. Ovvio quindi elevare a potenza la prudenza e la gestione della frenata tra anteriore e posteriore di cui abbiamo detto sopra. Diversa è però la gestione dei freni dal punto di vista termico. Con la pioggia non c'è praticamente rischio di surriscaldamenti, anzi conviene pulire le piste frenanti in anticipo sulla frenata vera e propria. Per "pulire" i cerchi conviene allora appoggiare i pattini qualche secondo prima della frenata in modo da avere il miglior attrito quando serve.

Il carbonio e la pioggia

I cerchi con piste frenanti in fibra non sono l'ideale con la pioggia. Questo però non significa che non si possano utilizzare. Meglio avere comunque qualche attenzione in più. Più obbligatorio che mai è allora l'utilizzo di pattini freni appositi. Pattini tradizionali provocano sbilanciamenti pericolosissimi: si passa da una fase in cui l'attrito è praticamente nullo col cerchio bagnato, ad un momento in cui l'attrito diventa massimo, senza vie di mezzo. In pratica ci si trova, in maniera imprevedibile, da una bici praticamente senza freni ad una bici con le ruote bloccate: pessime conseguenze!

I pattini in materiali non gommosi evitano questo inconveniente ma un po' di attenzione in più è comunque necessaria.

Tratto da "tutto sulla bicicletta", guidorubino.com

8 regole d'oro per la discesa

Se la salita è il terreno più affascinante per la maggior parte dei ciclisti, **la discesa è senza dubbio la parte più divertente e adrenalinica.**

Avete visto lo scivolone di Nibali nella tappa di Montalcino? E come Cunego nella discesa prima dell'arrivo ha dato 20 metri a tutti (Evans compreso)?

Prendendo spunto dalla caduta del bravo e sfortunato corridore siciliano, e dal numero di Cunego, analizziamo la discesa dal punto di vista di chi, come noi, le discese le deve fare con le strade aperte al traffico e senza balle di fieno o materassi nelle curve (ammenchè non si partecipi ad una granfondo).

Il presupposto fondamentale da cui partire è la prudenza. Quando siamo sulle due ruote dobbiamo evitare di correre rischi inutili, potremmo essere pericolosi non solo per noi stessi ma anche per gli altri.

Detto questo però, la discesa rappresenta una sorta di "ricompensa divina" per le fatiche sofferte durante la salita che inevitabilmente l'ha preceduta e quindi è un sacrosanto diritto **godere della forza di gravità, finalmente favorevole**, e divertirsi.

Per quanto possa essere spassoso fare una discesa con i freni tirati e fischiando, il vero divertimento in questo caso vuol dire anche **velocità, adrenalina, rischio calcolato.**

Perché il rischio sia davvero calcolato è necessario avere in mente alcuni concetti prima di mollare troppo la leva del freno, ed anche se andare in discesa si impara solo con la pratica e l'esperienza, provo a dare alcuni consigli pratici:

1 - Mantieni una posizione ribassata

Mantenere una posizione aerodinamica in discesa è importante per due motivi: il più evidente è quello di ridurre la resistenza dell'aria e quindi aumentare la velocità, il secondo motivo, non meno importante, è quello di **creare una maggior "compattezza" tra ciclista e bicicletta aumentando la trazione e il controllo del mezzo.**

2 – Guarda avanti lontano.

Quando si scende ad elevate velocità, è importante avere una visuale piuttosto ampia della strada di fronte a noi. Non concentrare quindi la tua attenzione sulla ruota del compagno di fronte o sull'inizio di una curva, ma **"butta lo sguardo" oltre la curva per preparare i tuoi muscoli a reagire di conseguenza.** La visione periferica ti aiuterà ad accorgerti di eventuali ostacoli (buche, ghiaia, ecc.) che sopraggiungono.

3 – Piega la bici e NON il corpo.

La tenuta di strada delle gomme funziona al meglio quando il peso del corpo agisce in modo verticale sul punto di contatto tra gomma e strada. Quindi quando si affronta una curva in discesa, è importante piegare la bici ma mantenere il baricentro del corpo più spostato verso l'asse delle ruote. Questo è il contrario di ciò che fa Valentino Rossi con la sua moto, la differenza è che il peso della moto è molto superiore al peso del pilota, mentre nel caso bici – ciclista è esattamente l'opposto.

4 – Fai le curve con la gamba all'esterno

Anche se può sembrare in contraddizione con quanto detto al punto 3, durante una curva, piegare la gamba in direzione della curva stessa, verso l'esterno, aumenta la facilità di manovrare la bici e permette di compiere una traiettoria più stretta e quindi di guadagnare metri.

A volte però mi viene ancora spontaneo piegare la gamba all'interno, verso il telaio. A voi capita?

5 – Ammortizza gli urti

La rigidità della bici da corsa, ad alte velocità, può essere pericolosa. **Per assorbire almeno in parte le sconnessioni dell'asfalto**, quando è necessario, **mantieni il sedere leggermente sollevato dalla sella.**

Eviterei però alcune pericolose posizioni fuori sella, per esempio sopra alla ruota posteriore, che a volte vedo non solo nei professionisti (almeno loro sono pagati) ma anche nei ciclisti della domenica. Cose da brividi...

6 – Mantieni il motore caldo

In discesa **si corre il rischio di raffreddare troppo i muscoli** e far scendere troppo le pulsazioni, per questo motivo **è importante continuare a pedalare con sforzo graduale**, assecondando le pendenze e la velocità. Usare spesso il cambio dopo il tornante, oltre ad essere divertente, permette di ripartire con un rapporto non troppo duro.

7 – Usa entrambi i freni

Devo usare di più il freno davanti o il freno dietro? Sono sicuro che anche qui ci saranno molte scuole di pensiero diverse. Il mio avviso è quello di **utilizzare entrambi i freni contemporaneamente** perché questo permette di distribuire uniformemente la pressione sulle due ruote e quindi avere un'azione di frenata più fluida, senza rischio di "inchiodare".

Poi naturalmente con l'esperienza ognuno crea il giusto feeling con la propria specialissima.

8 – Creare una traiettoria immaginaria

Facile a dirsi, un po' meno a farsi, soprattutto se la strada non è chiusa al traffico. Comunque una buona tecnica è proprio quella di creare una linea immaginaria con la migliore traiettoria da seguire.

E proprio sulla capacità di scegliere e seguire la traiettoria migliore si vede la differenza tra un discesista alla Savoldelli e un corridore colombiano ...

<http://www.ciclismopassione.com/8-regole-doro-per-la-discesa/>

La discesa

Nel ciclismo, come è importante sapere andare forte in salita, non è da meno essere capaci ad andare forte in discesa.

Certamente, sono due cose differenti: chi va forte in salita ha, in genere, un fisico molto minuto, leggero e reattivo. Molti dei grandi "scalatori", come lo era Marco Pantani, hanno un peso corporeo che oscilla intorno ai 60 kg.

In discesa, forse non c'è un vero e proprio "fisico da discesista". Può essere utile però la tecnica di come si affronta la discesa, come un mix tra tratti nei quali si pedala, si frena, si impostano le curve e si lascia correre la bicicletta in curva.

Consigli per affrontare la discesa

Per prima cosa, prestare estrema attenzione alla bicicletta. Il mezzo meccanico deve essere perfetto, le velocità che si possono raggiungere in discesa possono anche superare i 70 km/h.

Quindi attenzione a:

- **Gomme.** Non devono presentare segni eccessivi di usura e/o cedimento. Se si lesiona la tela, possono anche esplodere e, un'esplosione a quelle velocità è veramente rischiosa;
- **Freni.** Controllare tutto l'impianto frenante, dalle leve, ai cavi fino ai pattini;
- **la serie sterzo.** Importantissima nell'impostare le curve, soprattutto quando si affrontano i tornanti. In discesa, tutto il peso tende spostarsi in avanti, sulla ruota anteriore. E' quindi importante avere una serie sterzo non danneggiata, che permette la fluidità del movimento della sterzata, per potere impostare la traiettoria da tenere in curva. Se la serie sterzo è danneggiata, il movimento non è fluido ma a scatti e in discesa, all'atto di impostare la curva, il caso limite può anche essere quello che l'anteriore "si chiuda" con alto rischio di finire per terra.

La tecnica della discesa

Con dislivelli ripidi, in cui la velocità tende ad aumentare, è fondamentale:

- limitare l'uso dei freni puntando maggiormente sul controllo del mezzo. Dosare la forza nell'utilizzo del freno quello posteriore per evitare che la ruota si blocchi o conseguente slittamento. Il freno anteriore, se correttamente impiegato e in condizioni di terreno ottimali, favorisce il rallentamento in spazi ristretti. Bisogna comunque utilizzarli entrambi bilanciandone l'utilizzo;
- distribuire il peso del corpo in modo equilibrato tra sella e pedali in modo da abbassare il baricentro ed avere maggiore stabilità e maggiore reattività per schivare eventuali ostacoli;
- impugnare saldamente il manubrio per contenere i contraccolpi da buche (ma non stringere troppo per evitare pericolose tensioni muscolari e per mantenere un alto livello di reattività per far fronte agli imprevisti);

Se la discesa è particolarmente tortuosa, è necessaria:

- una buona tecnica nell'affrontare le curve (soprattutto i tornanti);
- saper frenare innanzitutto nei punti giusti, cioè prima dei tornanti e non durante la loro percorrenza e mai in modo brusco;
- impostare la traiettoria attentamente. Ricordatevi che, a meno che le strade non vengano chiuse al traffico, è da evitare il

taglio delle curve. Nei tornanti verso destra è consigliato partire dal centro della propria corsia per chiudere verso destra evitando sconfinamenti di corsia; nei tornanti verso sinistra si può partire dal tratto più esterno, verso il ciglio della strada, per poi chiudere verso il centro;

- smettere di pedalare durante la curva perché il pedale potrebbe toccare terra e farvi cadere.
Può aiutare a mantenere stabilità sporgere il ginocchio all'interno della curva.

La discesa: coraggio ma anche molta preparazione ed esperienza

Come per le salite, anche sapere affrontare bene le discese richiede preparazione e allenamento.

E' necessario quindi procedere per gradi, maturando esperienza ed evitare di prendersi troppi inutili rischi.

<http://www.sport100.it/sport/sport-e/anatomia/sistema-nervoso-caratteristiche-generalisistema-nervoso-sistema-nervoso-periferico-/457-ciclismo-la-discesa.html>