

Rivista telematica di sport e ciclismo registrata presso il Tribunale di Catania (Autorizzazione n. 16 del 28/05/2012)

LONDON CALLING

*Olimpiadi: i top bikers si preparano
Gli appassionati sono impazienti
Noi le seguiremo sul campo*

**Trans Andes Challenge:
nella Patagonia cilena
ai limiti della resistenza**

**Franz Hofer, è l'anno
del ritorno in nazionale:
"Punto al tricolore XC"**

BIKE TRIAL

In volo su ogni ostacolo dagli anni '70 ad oggi: storia di una disciplina dalle insospettabili origini spagnole.

TRAINING

Prepari la gara della vita? Ecco come raggiungere il picco di forma al momento giusto

TECNICA

In salita su pendenze impossibili e terreni accidentati...senza mettere mai il piede a terra!

ESCURSIONI SULL'ETNA

EMOZIONI AD ALTA QUOTA



L'Etna, con i suoi 3.343 metri di altezza, è il vulcano attivo più alto d'Europa, rappresentando così un'attrazione turistica a livello mondiale. Da Nicolosi Nord, si raggiunge il moderno impianto di telecabine della Funivia dell'Etna SpA, che permette di arrivare in pochi minuti a quota 2.504 metri; da qui ha inizio il secondo tratto dell'escursione con speciali automezzi fuoristrada Unimog Mercedes-Benz, che condotti da esperti autisti portano fino alle quote consentite dalle autorità. Qui le guide dell'Etna, rispettando le normative in vigore, accompagnano i turisti nelle zone sommitali del vulcano da dove è possibile ammirare l'imponente cratere centrale. La Funivia dell'Etna SpA offre così a tutti i turisti una particolare e interessante giornata estiva e d'inverno una giornata di sport e di divertimento sulla neve.

EXCURSIONS ON MOUNT ETNA... EMOTIONS AT HIGH ALTITUDE

Mount Etna, 3,343 meters high, is the highest active volcano in Europe, representing a worldwide tourist attraction. Going North from Nicolosi, it is possible to reach the modern Funivia dell'Etna SpA cableway that will carry you in just a few minutes to a height of 2,504 meters. From there, the second part of the excursion begins: in special off-road vehicles, Unimog Mercedes-Benz, expert drivers will take you to the highest point allowed by the local authorities. From this point, Etna tourist guides, complying with safety regulations in force, will lead you to the summit of the Volcano where you can admire the impressive Central Crater. Funivia dell'Etna SpA offers all tourists a special, exciting summer day. During the winter it also offers days full of sport and fun in the snow!

Funivia dell'Etna S.p.A.

Piazza Vittorio Emanuele, 45 - 95030 Nicolosi (CT)

Tel. 095 914141 - 911158 - Fax 095 7809174

www.funiviaetna.com - info@funiviaetna.com

MountainBike Oggi

ANNO I - N. I

Direttore responsabile

Alessandro Petralia

Fotografie

Clelia Barbagallo

Collaboratori

Paolo Alberati

Andrea Trivellato

Nicolò Musso

Enrico Cavalli

Alberto Limatore

Giancarlo Bolognese

Vanessa Tirloni

Registrazione

Tribunale di Catania

n. 16 del 28/05/2012

Service Provider

Aruba Spa

CONTATTI

redazione

redazione@mountainbikeoggi.it

amministrazione

info@mountainbikeoggi.it

pubblicità

commerciale@mountainbikeoggi.it

La presente pubblicazione è un mensile sfogliabile on line che si affianca allo spazio news in costante aggiornamento sul sito www.mountainbikeoggi.it

SOMMARIO

Editoriale

Ad ogni biker la propria sfida

pag.4

Trans Andes Challenge

Sfida ai limiti della resistenza

pag.6

Speciale intervista

Franz Hofer: l'anno del ritorno a livelli top

pag.13

Rubriche

Training

**Londra chiama: i top bikers si allenano
E tu...sai preparare la gara della vita?**

pag.16

Bike Trial

**In volo su ogni ostacolo
dagli anni '70 ad oggi**

pag.21

Tecnica

**In salita senza mettere
mai il piede a terra**

pag.24

GPS

**Satelliti: stelle polari dei bikers
che amano esplorare in sicurezza**

pag.28

Alimentazione

**Pregara: aumentiamo il carico energetico
ma non stressiamo l'apparato digerente**

pag.31

Diario di viaggio...pedalando verso Santiago

**La logistica ci spaventa?
No problem: pianifichiamo**

pag.34

Editoriale

Ad ogni biker la propria sfida

**Per i top bikers sarà la competizione olimpica
per gli amatori una gara regionale o un viaggio**

Siamo in piena estate e ogni biker la vive a modo proprio: qualcuno, siamo sicuri, sta viaggiando in sella alla propria bike tra scenari stupendi con solo un piccolo bagaglio e tanta voglia di andare avanti, qualcuno si prepara a farlo, mentre qualcun'altro smetterà i panni del ciclista per godersi relax e ferie.

Non vanno sicuramente in ferie i bikers elite: l'estate è piena di appuntamenti agonistici di grande livello e tutti sono impegnati ad inseguire il miglior stato di forma. Andato in archivio il Campionato italiano Marathon di Schio, che ha visto il trionfo del giovane Juri Ragnoli, si avvicina a grandi passi il Campionato italiano XCO: domenica 22 luglio si correrà infatti per il tricolore a Lugagnano in Emilia Romagna. A raccontare le proprie aspettative con un'intervista in esclusiva per le nostre pagine è Franz Hofer, l'altoatesino del Team Scott che in questo 2012 ha ritrovato la nazionale e ora punta dritto alla maglia tricolore.

In settembre ci sarà poi il mondiale XCO, che si svolgerà in Austria: in mezzo l'appuntamento che l'intero movimento dei bikers attende da quattro anni. Ci riferiamo ovviamente alle Olimpiadi di Londra 2012, che noi di *MountainBike Oggi* seguiremo direttamente sul campo e alle quali dedicheremo per intero il prossimo numero.

Quella olimpica è per molti la gara della vita: nella sua rubrica sul training Paolo Alberati ci dirà proprio come preparare con grande meticolosità e con tanti suggerimenti pratici competizioni di questa importanza; ogni biker infatti, che sia pro o amatore, affronta prima o poi la propria personalissima sfida olimpica.

Confermate le altre rubriche che hanno già "popolato" le pagine del numero zero di *MountainBike Oggi*: per quanto riguarda l'argomento "tecnica" vedremo come salire su ogni pendenza e terreno senza mettere il piede a terra, mentre in termini di "alimentazione" impareremo a non sovraccaricare il nostro apparato digerente prima della gara. Due gli spazi rubrica nuovi: nel primo Alberto Limatore, 14 volte campione italiano, introdurrà la storia del "bike trial", mentre Giancarlo Bolognese ci svelerà il funzionamento del Gps (Global Positioning System).

Grande spazio anche al viaggio e all'avventura: Enrico Cavalli proseguirà nel suo racconto del ciclo-pellegrinaggio a Santiago, mentre Vanessa Tirloni ci racconterà la sua esperienza ai limiti della resistenza nell'ambito del Trans Andes Challenge.

Non resta che augurarvi buona lettura: appuntamento col prossimo numero ad Agosto per lo speciale olimpico.



Con lo spirito di raccontare la montagna in tutte le sue espressioni e diffondere l'interesse per la narrazione attraverso i nuovi media, la rivista **Le Dolomiti Bellunesi** istituisce il premio **Blogger-Contest.2012**, racconta la tua montagna.

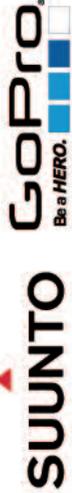
BLOGGER CONTEST .2012

racconta la tua montagna



foto M. Dell'Agnola

Main sponsor



Sponsor



Partner tecnico



PREMI REGOLAMENTO

I partecipanti (blogger) dovranno inviare entro il **1 settembre 2012** un elaborato (post) corredato di **testo, foto e/o video**, su un **tema libero inerente la montagna** (racconto alpinistico, escursionistico, scialpinistico, speleo, esplorazione; saggio su ambiente, storia, cultura; intervista; ecc.), nella forma più efficace per essere consultato in un weblog (blog).

Un'apposita giuria provvederà a selezionare i tre post migliori e a pubblicare tutti i post ammessi sul blog www.altitudini.wordpress.com.

Tuttavia nello spirito dei social network, i veri giudici saranno i lettori che potranno **commentare e votare** i post in concorso. Il post che entro il **31 ottobre 2012** avrà ricevuto

più commenti, gli verrà assegnato il titolo **Best Blogger LDB 2012**.

I post vincitori verranno pubblicati sulla rivista **Le Dolomiti Bellunesi** e premiati con materiali tecnici offerti da aziende sponsor. In particolare i vincitori dei due primi premi, riceveranno ciascuno una **telecamera Indossabile**

HD HERO di GoPro e un **orologio Suunto Ambient Black**: due strumenti eccezionali per vivere, documentare e raccontare le proprie avventure in montagna.

Le informazioni sul concorso sono consultabili sui siti www.ledolomitebellunesi.it e www.altitudini.wordpress.com.

1. classificato (premio della giuria) e **1° classificato** (premio della rete web)



Videocamera HD Helmet HERO di GoPro

E' la videocamera indossabile dalle prestazioni più elevate esistente al mondo, per riprendere video HD a 1080p e scattare fotografie. Qualità professionale, angolo di campo fino a 170°, impermeabile fino a 60 mt di profondità. E' provvista di accessori per il montaggio su casco e su attrezzature e veicoli. Ideale per tutte le attività outdoor e per ogni sports d'azione.

Suunto Ambit Black

E' il nuovissimo orologio outdoor di Suunto, quello che ogni alpinista, scialpinista, escursionista, trail runner ha sempre sognato: un orologio completo di sistema di navigazione GPS, altimetro, bussola 3D e monitoraggio avanzato del battito cardiaco. Il tutto in uno strumento estremamente robusto, leggero, adatto alla montagna e all'uso quotidiano.

2° e 3° classificato (premio della giuria)



Kit outdoor composto da:

- Bastoncini Carbon Force di Gabel
- Zaino Country 28L di Dolomite
- Piumino Philipp Flamm Jacket di Karpos

depoli.comelto

Trans Andes C

Sfida ai limiti della resistenza



La Trans Andes Challenge è una gara a tappe che si svolge nella Patagonia Cilena, ed in particolare nella zona tra Villarica e l'Auracaria, oltre 900km a sud di Santiago del Cile, un'area della Patagonia cilena dalla vegetazione rigogliosa e straordinaria, caratterizzata da alti vulcani e laghi cristallini. Si tratta di una gara di endurance molto impegnativa visto il chilometraggio ed il dislivello davvero di tutto rispetto in ogni singola tappa e ne totale: alla fine si superano i 500 km di percorrenza e i 12.000 metri di dislivello.

Le tappe si svolgono al 98% su sterrato, su sentieri difficilmente percorsi da biciclette e turisti, con lunghi tratti da fare a piedi spingendo la bicicletta, zone boschive disseminate di alberi e tronchi da scavalcare, fango, guadi di fiumi più o meno larghi e pericolosi, ponticelli di assi traballanti e

sconnessi, colate laviche, sabbia fine come quella di una spiaggia di mare lungo ripidi single track in discesa, steppe vastissime, ponti di corda e assi sospesi nel nulla, sentieri appena segnati nell'erba alta e pungente, discese erte e

**Oltre 500 Km
di percorrenza
per 12 mila
metri di dislivello**

molto tecniche; le salite sono spesso ripidissime e perdipiù smosse o su terreno argilloso molto scivoloso, in mezzo a boschi di Auracarie secolari o sul declivio di vulcani sotto un sole cocente un giorno e scrosci di pioggia quello successivo.

L'edizione del 2012, la quarta, quella che ho corso io per la mia prima volta, ci ha portati da Pan-

guipulli, bellissimo paesino del sud del Cile ancora molto poco conosciuto e sfruttato turisticamente nonché luogo di partenza della prima tappa, a Pucon, più conosciuto e turistico ma comunque molto bello sulla riva del lago di Villarica e sotto l'omonimo vulcano, passando per Huilo-Huilo, una splendida riserva naturale, le terme di Conaripe e di Menetue e quindi Trancura, attraversando paesaggi indimenticabili e di una varietà incredibile!

La Trans Andes è una gara dura, come tutte quelle del suo genere, cui occorre essere preparati fisicamente e mentalmente, dove la fatica in ogni tappa è tanta e si accumula di giorno in giorno senza tregua. Se poi decidi di dormire in tenda non riesci mai a recuperare più di tanto e pedalando mediamente ogni giorno circa 6 ore, le ore di riposo a disposizione

Challenge

nella Patagonia cilena



● di Vanessa Tirloni

sono sempre e comunque poche. Per questo alla fine a vincere è la tua forza di volontà, perché solo con quella ogni giorno ti risolvi a salire in bici ed allinearti alla partenza con gli altri, affrontando con determinazione la tappa del giorno, nonostante tutto il tuo corpo ti dica di fermarti, che non puoi farcela, che sei finita, che i km ed il dislivello di giornata sono troppi. Poi parti, sali in sella, hai le gambe inchiodate che urlano pietà, le ginocchia, le braccia che dolgono, le mani piene di vesciche, nonché il sedere e le parti basse che ti fanno malissimo, non sopporti più nemmeno le scarpe, ti vedi superarre da tutti perché le tue gambe proprio non girano, mangi tanta di quella polvere che fatichi a respirare, eppure tieni duro, in attesa che i muscoli e le giunture riscaldandosi comincino a carburare. La fatica è tanta, ogni

Le note di questo diario di viaggio le ho scritte ad avventura finita, basandomi esclusivamente sui miei più che vividi ricordi e alcuni appunti di viaggio presi in itinere. Inutile dire che l'estrema fatica fatta nel corso della gara ha annebbiato alcuni tratti della memoria specialmente quanto riguarda la terza e quarta tappa che ho vissuto in una sorta di limbo fatto di dolore e voglia di finire la gara. Fortunatamente grazie a foto ed appunti di viaggio sono riuscita a richiamare alla memoria i tratti più significativi anche di queste tappe, mentre le altre sono rimaste bene impresse nella mia mente e descriverne l'andamento non mi è stato affatto difficile. Tutta questa avventura Patagonica ha rappresentato per me un viaggio indimenticabile e unico, il cui ricordo porterò sempre nel cuore sullo scaffale delle memorie che mi sono più care, insieme ai volti delle persone che ho conosciuto o anche solo incontrato e che ognuna con la propria peculiarità mi è rimasta impressa nella mente. I paesaggi unici di questa parte della Patagonia mi hanno fatto nascere un desiderio incontrollabile di tornare a vivere un'altra avventura in questa terra spettacolare, ancora naturale e molto poco sfruttata, nel senso cattivo del termine, da un punto di vista turistico. I cileni sono persone straordinarie, di una grande capacità umana ed estremamente amichevoli, cordiali e solari, li ho amati sin da subito ed anche se la mia esperienza in terra cilena è stata breve e tutto sommato limitata, sono certa che questa mia impressione sia del tutto veritiera.

L'autore



La ricerca degli sponsor, il viaggio, la logistica, il tempo che stringeva: tutto sembrava giocare contro, ma alla fine la determinazione ha prevalso e il sogno di partire è divenuto realtà

pedalato più di 60-65km, manca troppo poco tempo per organizzarci e prepararci, etc...

Riassumendo per lui non abbiamo speranze, però ok, se ci voglio provare posso farlo: mi bastano queste parole. Non sapevo bene, o meglio non avevo la minima idea, di come muovermi per chiedere sponsorizzazioni e a dire il vero non avevo un gran che da offrire, se non la pubblicità di ritorno alle aziende potenzialmente interessate.

Preparo una letterina di presentazione di me e Aldo e della impresa che siamo intenzionati ad affrontare e poi stilo una lista di potenziali aprendo le riviste di Mtb che ho in negozio, prendendo i nomi delle aziende inserzioniste, controllando il loro sito e contattando via mail quelle che mi sul momento mi sono sembrate potenzialmente più interessate. Una vera e propria opera di spamming, personalizzando ogni volta la letterina in base al destinatario e mettendo in evidenza quello che penso gli possa più interessare: ne ho spedite davvero a mezzo mondo, centinaia se non di più! I “due di picche” in cui incappiamo sono davvero tantissimi: ricevo però molte notifiche di lettura, e la cosa mi fa piacere, molti spendono 5 minuti del loro tempo anche per rispondere, seppure negativamente, ma è comunque cosa gradita e che apprezzo tantissimo, pochi saranno quelli che si dimostrano interessati e si propongono di aiutarci! Però qualcosa si muove, i responsabili di alcune aziende del settore credono in noi e si mostrano interessate: a queste persone che va il mio grazie di cuore, perché senza di loro il mio

salita anche lieve diventa oramai un rampa impraticabile, guardi avanti in cerca di un accenno di discesa o tratto piano, tieni sotto controllo il conta km in attesa del prossimo punto di ristoro. Si va avanti tra sprazzi di gioia e di sconforto che scacci subito via, trovando ancora la capacità di divertirti sui tratti più belli dei percorsi, le discese e i single track

Alla fine ne è valsa la pena perché quel che conta è solo finire le tappe, portare al termine la gara, farcela, vivere l'avventura!

La folgorazione

Partenza da Milano Malpensa il 19 Gennaio verso una terra dal meteo variabile ed assolutamente imprevedibile: trascorreremo lì in tutto 18 giorni, un sogno che si stia realizzando! Partiamo per la Patagonia cilena, io e Aldo, per partecipare alla Trans Andes challenge nella categoria 80+ mixed. quella dei quasi vecchietti.

Un'avventura iniziata in sordina con davvero poco tempo a disposizione per l'organizzazione. La “folgorazione” mi è arrivata solo verso fine la fine dell'ottobre 2011; stavo cercando di passare il tempo in negozio in un pomeriggio di

quelli che non vedi un cliente nemmeno se dai via la merce gratis, e navigando in internet e su facebook sono incappata nella pagina della Tran Andes; subito sono andata a sbirciare il sito web e mi sono detta che dovevo assolutamente fare questa gara, subito, non fra uno o due o tre anni, no

Da Milano 3 scali: Madrid, Santiago del Cile e Temuco per 23 ore di volo

adesso! Che magari non ne avrei mai più avuto l'occasione o la voglia o la forza... E stata come una chiamata, c'è chi ha quella della fede e chi quella della fatica!

Mi sono affrettata a parlarne con Aldo, ricordo ancora le mie parole: “Aldo ho trovato una cosa bellissima! Dobbiamo andare è fantastica! Dai, dai, dai!”. Gli ho descritto il tutto e fatto vedere il sito: lui, razionale, posato e molto ponderato, o nonché un pochino disfattista per ciò che mi concerne, ha cercato di riportarmi sulla terra con varie argomentazioni: non troveremo mai sponsor, non ce la farò mai, non ho mai fatto nemmeno una marathon, non ho mai

PANGUIPULLI



S
I
E
T
E

L
A
G
O
S



GOBIERNO DE CHILE
Chile Emprende

www.sietelagos.cl

Lo start point è a Panguipulli, un paese piccolo in riva ad un lago a 150 km dall'aeroporto di Temuco: si raggiunge percorrendo una strada che taglia paesaggi infiniti fatti di pianure e colline disseminate di fattorie. Prevala un'architettura in legno curata ed ordinata

sogno non si sarebbe avverato.

E finalmente si parte

Il viaggio prevede tre scali, Milano-Madrid-Santiago del Cile-Temuco, per un totale di 23 ore e il volo tra Madrid e Santiago sarà lungo, noioso, scomodo, infinito.

Arrivati a Temuco, purtroppo scopriamo che di due borse-bici e due valige, a destinazione è arrivata solo la mia valigia con i vestiti: non c'è traccia delle bici né del trolley di Aldo. Ci dirigiamo all'uscita in cerca del banco protesti e ad attenderci troviamo Daniel Puschel, dell'organizzazione della Trans Andes che è venuto a prenderci e si rivelerà un ragazzo molto simpatico e disponibile e ci da una mano con il protesto dei bagagli: ci dicono che ci verranno recapitati il giorno dopo a Panguipulli. Con noi è arrivato anche un altro corridore, Ian, di Manchester, un pazzo scatenato che rivelerà simpaticissimo!

Il viaggio in auto verso Panguipulli è molto lungo, sono più di

150km e ci mettiamo circa due ore e mezza, che comunque passano allegramente chiacchierando con Ian e osservando il paesaggio. La strada taglia in due un paesaggio infinito fatto di pianure e lievi colline, per ora sembra di essere in Emilia o sulla Salerno-Reggio Calabria, ma senza buche e lavori in corso.

Mi perdo via a osservare tutto con attenzione, ogni cosa ha un aspetto molto ordinato e pulito, gli spazi sono infiniti e lungo la strada si vedono tantissime piccole fattorie colorate in legno, sembrano quelle che si disegnano da bambini, con la casina col tetto spio-

Si vede di tutto: dalla super bike al "cancello" di oltre 14 chili

vente, il recinto basso fatto a paletti e gli animali di tutti i tipi.

Arrivati a destinazione, Panguipulli si rivela un paesino piccolissimo in riva ad un laghetto, non ha

un aspetto per nulla turistico.

L'autista ci lascia davanti al nostro albergo o meglio pensione, l'Hostal Chambugo, situato nella parte alta del paese; è una piccola casina di legno che si affaccia sulla strada ma si sviluppa sul retro con le sue camerette piccole e confortevoli e un terrazzo pieno di fiori colorati: ci piace molto. Riusciamo a trovare il sito dove stanno allestendo il campo per la gara e facciamo conoscenza con Juan Pablo Santiagos, l'organizzatore della gara, molto semplice, sorridente e gentile e solare.

Si è fatto tardo pomeriggio e noi abbiamo fame: ci dirigiamo al ristorante che Jan Pablo ci ha consigliato: restiamo comunque molto contenti della scelta, mangiamo bene e abbondantemente, io una zuppa di pesce e verdura, Aldo churrasco e verdura, accompagnato da pane con un'ottima salsina a base di pomodori e cipolle piccante, il tutto annaffiato con della buona birra. Verso le ore 21 io e Aldo crolliamo dal sonno: andiamo all'alberghetto a dor-

**l'ottimizzazione è
semplice e
Efficiente. La cena
è in stile mensa:
Ci si mette in fila in
attesa di un pasto
Abbondante tra
una babele di
lingue e idiomi**





Potente il dispiegamento di mezzi a sostegno della carovana

mire, sarà l'ultima notte al morbido per un bel po'!

21-22 Gennaio: la vigilia

Le giornate del 21 e 22 gennaio, in attesa della partenza della prima tappa, passano tranquille. Il 21 prendiamo possesso della nostra tenda, che scelgo sotto un bel'alberone all'ombra in modo che non diventi un forno nelle calde ore diurne. Il campo si sita popolando di atleti ed accompagnatori, gente da tutto il mondo nel senso letterale del termine: USA, Sud Africa, Germania, Polonia, Danimarca, Cile, Argentina, Russia... Sono diciotto i Paesi rappresentati e presto diventa una babele di idiomi. Il clima che si respira è esaltante, tutti sorridono e sono entusiasti, ma si cerca anche di sondare il livello degli avversari. Ci sono alcune "star", i VIP della bike, ma soprattutto tanti normal biker come me. Si fanno le prime conoscenze ma a farla da padrone sono le bike: c'è di tutto, dalla superbike ultra galattica al cancello di 14kg! Le nostre purtroppo arriveranno solamente in tarda serata il 21, cosa che ci urta un pochino perché non possiamo andare a sgranchirci le gambe, ma ne approfittiamo per visitare bene Panguipulli e fare tante foto a questo paesino incantevole tutto di legno.

Il 22 finalmente riusciamo a montare le bike e farci un giro nei

simpatico, disponibile, che è già da due giorni Panguipulli ed ha già girato i dintorni in lungo ed in largo in bici. In questi giorni mangiamo un po' come capita: dal pollo allo spiedo comprato al supermercato, gigante, magrissimo, profumato, strabuono (che a trovarlo così in Italia!) a pranzi o cene veloci nei ristornati del paese, che non ci deludono mai né come accoglienza che come cibo e prezzi!

La sera della vigilia della gara si cena tutti insieme sotto la struttura tendata predisposta dall'or-



Solo la sera prima dello start si pensa davvero a quanto sarà dura la sfida

ganizzazione; alle 19.30 inizia la colonna per la cena, cui seguiranno la presentazione dello staff, delle regole della gara e la spiegazione del percorso della prima tappa.

La cena è organizzata stile mensa, ci si mette in fila, ognuno col proprio kit, si prende il vassoio e si passa a farsi servire quello che passa il convento, che viene cucinato da uno staff di cuochi e cameriere organizzati con una cucina itinerante e con un furgone al seguito carico di viveri e di tutto il necessario per i pasti a seguire. Il cibo è buono ed abbondante: prendiamo verdure, carne e pasta

dintorni verso Conaripe, con Alessandro Venturelli un nostro amico emiliano che ha deciso di partecipare anche lui all'avventura: un ottimo corridore, semplice,

in abbondanza e poi ascoltiamo con attenzione le presentazioni e soprattutto la "spiega" per domani (questo il termine che userò sempre per indicare le spiegazioni delle tappe) prima in spagnolo poi in inglese, facendo un po' di traduzione per i miei compagni di avventura.

Ogni tappa sarà contrassegnata da una fettuccia di colore diverso, il colore per domani è il rosso: ai crocevia più importanti o pericolosi ci sarà comunque del personale ad indicarli o delle frecce nere per dare la giusta direzione, altrimenti la fettuccia colorata potrebbe essere affiancata da una bianca ad indicare che c'è una svolta, si gira dal lato del bianco; con una, due o tre frecce verso il basso verticali saranno anche indicate le discese più tecniche o pericolose, il numero di frecce indica il grado di pericolosità.

La tappa di domani sarà di 87 km e 2700 metri di dislivello: non ho mai fatto in vita mia più di 80 km in pianura, e oggi, anche se non è la prima volta che sento questo numero, mi rendo conto veramente di quanto sarà dura! Destinazione per domani la riserva naturale di Huilo-Huilo.

Dopo cena e spiega, andiamo a farci lavare i piatti. Sono le undici di sera passate e sono stanchissima: dobbiamo anche preparare i borsoni perché domani si cambia accampamento, quindi non perdo tempo in preamboli e vado a dormire; inizia la battaglia! ●

Il racconto continua nel prossimo numero: si entra nel vivo della gara, tra sofferenza, esaltazione e paesaggi unici. Lei non ha mollato... non fatelo neanche voi!

>EXTREMEBIKENICOLOSI.IT



SCALA L'ETNA, CONQUISTA QUOTA 3.000 METRI.

PEDALA ALLA BASE DEI CRATERI SOMMITALI!

EVENTO UNICO: DOMENICA 26 AGOSTO



Speciale
Intervista

Franz
Hofer

In azzurro e con le idee chiare: "Adesso punto al tricolore XC"

Per l'altoatesino il 2012 segna il ritorno a livelli top dopo anni di smarrimento

E' decisamente l'anno del riscatto per Franz Hofer, l'altoatesino del team Scott pro cycling, che in questo 2012 è tornato a livelli top nella sua disciplina preferita: il cross country.

Classe 1981, nato a Sarnthein in provincia di Bolzano, oggi vive e si allena nella vicina Chiusa; parla con slancio del buon momento che sta segnando la sua carriera: "Sono davvero contento della mia stagione agonistica. Sono ritornato a livelli altissimi e soprattutto ho centrato l'obiettivo che mi ero

preposto: rientrare in Nazionale ben nove anni dopo l'ultima convocazione".

Un ritorno coinciso con l'Europeo XC di Mosca: che sensazioni hai avuto?

"Ottime sensazioni, è stata una grande esperienza anche se alla vigilia speravo in un risultato migliore. Sul traguardo mi sono classificato ventitreesimo, ma prima della partenza ero convinto di poter fare meglio: il percorso mi piaceva e le condizioni del terreno erano perfette per le mie caratte-

ristiche; tanto fango e molti punti dove rilanciare. Ad ogni modo è stata una competizione durissima con condizioni meteo avverse, tantissima pioggia, e quasi tutte le salite da affrontare a piedi. Come detto non ho ottenuto il risultato che speravo, ma ho avuto comunque ottime indicazioni sul mio stato di forma".

Adesso hai un grande obiettivo: conquistare la maglia tricolore a Lugagnano il prossimo 22 luglio.

"Proprio così: il principale obiet-



Campione italiano U
23 nel 2002,
poi alcuni podi a
livello europeo,
dopo il declino. Ora
è tornato in azzurro:
"Ho cambiato
allenamento: lavori
meno lunghi con più
intensità e qualità"



“Agli Europei XCO di Mosca ho concluso al 23° posto: speravo in un piazzamento migliore, ma ho avuto comunque ottime sensazioni e ora ho più coscienza dei miei mezzi”

IDENTIKIT

NOME: FRANZ

COGNOME: HOFER

ETÀ: 30 ANNI

NATO A: SARNTHEIN (BZ)

SQUADRA:

SCOT P.C. TEAM

MIGLIO RISULTATO:

CAMPIONE ITALIANO

U 23 (2002)

“ Sono davvero contento della mia stagione agonistica: il mio obiettivo era tornare in nazionale e ci sono riuscito. Una bellissima sensazione, per uno come me che ero stata nel giro della nazionale ben 9 anni prima ”

tivo di tutta la stagione è salire sul gradino più alto del podio al Campionato italiano XCO che è ormai alle porte. La gara sarà a Lugagnano Val D'Arda in provincia di Piacenza, Emilia Romagna: ci sarà da lottare contro avversari agguerriti, ma anche e soprattutto contro il caldo. Il circuito si trova infatti al centro di una valle ed è probabile che il prossimo 22 luglio le temperature saranno davvero al limite: io soffro molto il caldo e mi sto preparando con allenamenti specifici per essere performante anche in queste condizioni. Il percorso mi piace: è molto nervoso, ci sono tante salite brevi e ripide, adatte a chi ama rilanciare in continuazione. Mi sento bene fisicamente e psicologicamente: spero di fare un'ottima prestazione”.

Poi spazio al Mondiale austriaco del prossimo settembre.

“Si in programma c'è sicuramente

anche quello: sarà dura mantenere la perfetta forma fisica fino a quell'evento, ma daremo comunque il massimo. Dopo il mondiale probabilmente scenderò in Sicilia per provare l'Etna Marathon, l'ultima prova del Marathon Tour 2012, che l'anno prossimo sarà Campionato Italiano. Adesso però in testa ho soprattutto l'imminente Campionato”.

Il tuo ritorno a livelli top non è casuale: per ottenere questo risultato hai faticato a lungo. Cosa è cambiato nella tua vita e come hai cambiato



Colazione abbondante per Hofer prima di dedicarsi agli allenamenti



Franz Hofer durante uno dei suoi allenamenti con la divisa ufficiale del Team Scott in Alto Adige, dove vive e risiede da sempre

il tuo metodo di allenamento?

“La mia carriera è stata in crescendo solo fino ad un certo punto: ricordo ancora la mia prima gara nel 1996. Nel 2001, a vent’anni, ottenni il mio primo contratto, mentre l’anno dopo fui Campione italiano Under 23. Successivamente ho ottenuto qualche podio in alcune prove di Coppa Europa, ma dal 2005 la mia carriera ha subito un calo: non riuscivo più a ripetermi ad alti livelli

qualche anno fa ho anche trovato un lavoro part-time che nulla aveva a che fare con la mountain bike. Nel 2011 però ho cambiato

Dopo il tircolore XCO di Lugaganano Hofer sarà al mondiale e poi all’Etna Marathon

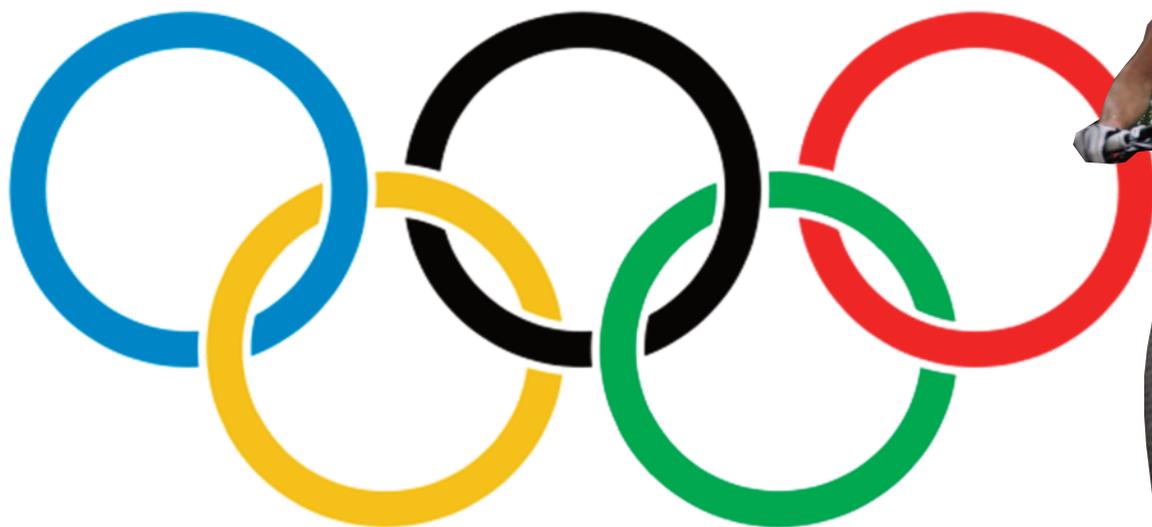
decisamente rotta: ho conosciuto Paolo Alberati e ora mi alleno con lui seguendo il suo metodo. Molto

è cambiato rispetto al passato: ho infatti ridotto le ore totali di allenamento, ma svolgo molti più lavori specifici e mirati. Ho limitato le uscite lunghe e blande ad un solo giorno settimanale mentre sono aumentati i lavori brevi in so-glia. E’ stata dura ma i risultati stanno arrivando e sono cresciuto in consapevolezza e autostima”.

Alessandro Petralia

“ **Il Campionato italiano XCO** È il principale obiettivo di tutta la stagione. Il circuito mi piace: è pieno di salite brevi e ripide, adatte a chi ama rilanciare il ritmo come me. Si correrà però il 22 luglio e ci sarà da lottare contro il grande caldo

I momenti difficili Dal 2005 non riuscivo più ripetermi ai livelli top senza-venirne fuori: qualche anno fa ho anche trovato un lavoro part-time che nulla aveva a che fare con la mountain bike. Poi nel 2011 ho invertito la rotta



Londra chiama: i *top bikers* si allenano E tu...Sai preparare la gara della vita?

Nulla va lasciato al caso: che siano Olimpiadi o Campionati regionali

In principio vi è il sogno. Il sogno creativo che poco alla volta scuote ogni cellula del corpo (e dell'animo) dell'atleta che si prepara a diventare campione, che sia Olympic Champion, o campione della sua personalissima sfida. Magari sfida semplice, una gara regionale, una sfida tra amici, una lotta con se stesso: vinta e quindi campione.

E il sogno creativo ne è la benzina super, quella sorta di energia

Nessuno è in grado di ottenere il 100% per 12 mesi all'anno: neanche Contador o Absalon

inesauribile che ti porta a rivolgere ogni parte di te stesso verso l'obiettivo, che ti fa ripartire ogni

volta, trasformare ogni delusione in slancio, ogni successo già ottenuto in punto di partenza, ti aiuta a ritenere ogni ostacolo insormontabile come un passaggio obbligato: da superare.

La prova olimpica di Londra a cui ci avviciniamo ci fa da paradigma: è il massimo per ogni atleta, il sogno di chi vive di sport. Ma visto che qui scriviamo per ognuno di noi, lettori e scrittori, pedalatori o sportivi da poltrona, che nella vita di ogni giorno fissiamo sfide, ci mettiamo in gioco, lottiamo per realizzare progetti, cadiamo, ci rialziamo, ma insomma ci proviamo, ecco che partendo dall'Olimpiade, qui proveremo a raccontarvi come si costruisce la sfida perfetta, come fa un atleta top a prepararsi per

l'appuntamento della vita. E poi ognuno di voi coniughi questi segreti a suo piacimento, che la sfida da vincere ognuno ha la sua.

La programmazione

Tutto deve nascere col dovuto anticipo, ogni cosa, dal lavoro allo sport, dalla vita di tutti i giorni agli eventi eccezionali, per avere una logica riuscita, deve una logica programmazione.

Parliamo di bici e di prestazioni umane: nessuno di noi è capace di ottenere il 100 per cento, anzi anche un po' di più (quello che serve per eccellere nello sport) per dodici mesi all'anno. Anche Alberto Contador o Julien Absalon debbono programmare i propri picchi di forma per farli coincidere nel momento giusto, quando

conta, quando c'è il Tour de France o l'Olimpiade. Insomma la corsa della vita.

Due minimo, ma anche tre sono i picchi che un atleta è capace di raggiungere durante l'anno, situazione top ove tutto gira perfettamente e che solitamente ci accompagna per non più di 3-4 settimane.

Molto, ovviamente, dipende anche dalla nostra predisposizione naturale a rispondere fisicamente alle temperature esterne: chi è fenomenale con le temperature fredde, chi lo è con quelle calde, ma insomma detto questo per una che sia una gara della vita, ci si può scoprire capaci di essere molto prestativi col caldo, per esempio, quando invece da una vita intera si pedala forte o si vincono corse con le temperature fredde.

Basti ricordare come Paola Pezzo, due volte campionessa olimpica, preparava il suo corpo al fuso orario della prova olimpica di Sidney: nelle settimane precedenti la sua corsa, era solita allenarsi

dietro motori (lo scooter era guidato dal marito Paolo Rosola) nei boschi di notte. Si avete capito bene: in Australia avrebbero corso alle 11 del mattino, ma in Italia quell'ora coincideva con le nove di sera...

Detto questo, se la vostra gara della vita è per esempio l'Etna Marathon o la Val di Fassa Bike di metà - fine settembre, ora che leggete questo numero e questo pezzo nel giornale, preparatevi subito a rallentare un attimo, appendere la bici al chiodo per qualche giorno e poi cominciare a riprogrammare il vostro prossimo picco di forma.

No, non stiamo scherzando, prima della prestazione top ci vuole un po' di ricarica: poi nelle schede tecniche a parte vi spiegheremo come ritrovare la condizione massima.

L'attenzione ai particolari

Ogni progetto non può prescindere dalla più completa conoscenza dell'avversario da

abbattere, il percorso da percorrere, il clima su cui si combatterà.

Quindi la ricognizione, reale (pedalata) o virtuale (studiata sul web) del percorso, degli ordini di arrivo e quindi tempi di percorrenza degli anni precedenti, le temperature medie del percorso nei giorni della gara, sono non solo un dovere, ma debbono diventare un arma in più.

Non è un caso infatti se per esempio già ad agosto dell'anno passato è stata organizzata una "Olympic test-race" (gara di prova) negli stessi giorni, con lo stesso clima, sullo stesso percorso londinese della prova olimpica di quest'anno, con al via i migliori al mondo.

Per gli organizzatori la circostanza è stata utile a testare le strategie organizzative da adottare con un anno di anticipo, per i nostri cari atleti è stata la prova del nove, quella su cui costruire poi tutti gli allenamenti e i sogni dell'anno preolimpico.

E proprio su questo filone, per esempio, l'Etna Marathon 2012

Il peso forma non è necessariamente il più basso, ma il più adatto alla gara che affronteremo. Nel 1996 Mussew trionfò alla Parigi-Roubaix pesando 80 Kg: quando a fine stagione vinse il Mondiale di Lugano, adatto agli scalatori, ne pesava 10 in meno



L'INTEGRAZIONE

Gli antiossidanti

Durante il periodo vacanziero è d'aiuto per coadiuvare il ripristino energetico e ormonale l'adozione di una strategia antiossidante, che comprende il consumo di alimenti, nonché l'utilizzo di tecniche di recupero. Va benissimo semmai anche l'alternativa con piatti abbondanti di verdura cruda-cotta. Visto il periodo estivo, preferire frutta e verdura di stagione.

In particolare è formidabile antiossidante un prodotto della natura da sempre presente sulle nostre tavole: la barbabietola da zucchero. Oltre ad essere ricca di zuccheri, sali minerali e vitamine ed altre sostanze utili, alla barbabietola si attribuiscono proprietà dietetiche e salutari: assorbe le tossine dalle cellule e ne facilita l'eliminazione, è depurativa, mineralizzante, antisettica, ricostituente, favorisce la digestione, stimola la produzione di bile e rafforza la mucosa gastrica, cura le anemie, le infezioni del sistema cerebrale, stimola la produzione dei globuli rossi, scioglie i depositi di calcio nei vasi sanguigni e ne impedisce l'indurimento, infine stimola il sistema linfatico. Nei negozi bio potete trovarla sotto forma di succo concentrato: ne berrete almeno 500 ml al giorno. Bisogna inoltre bere molta acqua e se possibile almeno cinque-sei tazze di thé verde, zuccherato con fruttosio. Meglio quello preparato in casa, rispetto a quello in commercio, generalmente dolcificato con zucchero normale.

I sali minerali

Utilissimi nel periodo estivo per ripristinare l'equilibrio idrosalino più facilmente scompensato dalla abbondante sudorazione, vi consigliamo di usare dosi di sali minerali già pronti subito al rientro dall'allenamento. Integrare sali al termine di uno sforzo fisico, quando il nostro corpo è pronto ad assorbire come una spugna qualsiasi cosa gli somministriamo, ci consente di avere una reidratazione sicuramente più profonda ed efficace. Non altrettanto succede nel pieno dell'attività fisica, quando soprattutto bere liquidi zuccherosi (ogni integratore salino viene dolcificato per renderne il gusto più gradevole) può aumentare la sete invece che placarla.

Gli ergogenici

L'arginina è un aminoacido fondamentale per il nostro corpo: facilita molti processi metabolici, tra cui la stimolazione naturale del nostro testosterone e del nostro ormone della crescita. Sotto forma di L (Levo) Arginina sembra funzionare ancora meglio come stimolatore naturale. Possiamo quindi suggerirne l'assunzione di almeno 3 gr la sera prima di coricarsi, al momento in cui la nostra ipofisi sembra meglio predisposta a riceverne la stimolazione e quindi rilasciare più Gh in circolo e dare allo stesso tempo il comando ai testicoli di produrre testosterone.

sarà la test race del campionato italiano marathon 2013: sempre Sicilia, stesso percorso, stessa data.

Per essere pratici, perché non sfruttare le ferie estive per andarsi a provare il percorso della nostra gara della vita, con anticipo prima di percorrerla poi nel giorno faticoso?

Dovrete sapere respirare profondo, sì proprio respirare i profumi del bosco che attraversa la vostra gara; sarà bello pedalare in silenzio, meglio da soli, per metabolizzare i passaggi tecnici, farli propri; spostare addirittura, se necessario, qualche sasso, farsi traiettorie a proprio piacimento, insomma disegnarsi il percorso del cuore. Chi vi scrive l'ha

fatto più volte...in gara, vincendo la sua sfida nel passaggio tecnico decisivo ove solo l'autore della "manomissione" conosceva la traiettoria perfetta.

Visionate il parcheggio della partenza, ove sarà più comodo mettere l'auto al sicuro, vicino alla fontana d'acqua fresca, a due passi dalle docce per il dopo. Cercate di capire quali strade, accanto al via, possono essere utili per riscaldarsi quel tanto che basta prima del via. Insomma dovete imparare a giocare in casa: la vostra gara, nella vostra tana.

I parametri fisici giusti al momento giusto

Conoscersi a fondo è la strada maestra per mettere insieme il meglio di noi stessi. Ma per gli atleti di vertice è fondamentale anche conoscere le prestazioni degli avversari, sviscerarle, capirne i punti di debolezza, su quelli costruire i propri punti di forza.

Quindi con il giusto anticipo dovremo cominciare a tenere in considerazione il peso forma da raggiungere per quel giorno lì.



Proviamo il percorso, respiriamone l'odore, assorbiamo i passaggi tecnici: saremo un passo avanti agli avversari nei momenti decisivi

Che, attenzione, non dovrà essere per forza il più basso possibile, ma bensì il più adatto possibile.

Era l'anno 1996, un compagno di squadra di chi vi scrive, futuro campione del mondo, ad inizio anno pesava sopra gli ottanta chilogrammi. Il fiammingo Johan Mussew aveva nel mirino la Parigi Roubaix, prova di lunghissima durata (260 chilometri), a temperature rigide e tutta piatta. Per quella serviva potenza, esplosività e grande riserva di serbatoio. Johan, che quella gara l'aveva già vinta, sapeva che tutto questo andava messo nel suo bagaglio d'esperienza per una Roubaix da ciclista un po' cicciettello: non un caso, non una debolezza a tavola, ma un piano studiato a tavolino. Con un epilogo prima sognato, poi programmato, poi concluso appunto con una vittoria eclatante riportata nel sacco.

Settembre dello stesso anno, Johan si ripresenta in Italia per il Giro di Puglia a tappe, ma a chi vi scrive vederlo da dietro, mentre si pedala, sembra un'altra persona.

E' dimagrito di circa dieci chilogrammi, lui che scalatore non è, sembra strano vederlo così magro: "Johan ma che cosa è successo, ti hanno lavato in lavatrice con la candeggina restringente?". La risposta è secca ma lascia di stucco: "No, Paolo, il mondiale di Lugano è da scalatori, io voglio vincere e quindi il mio peso ora è da scalatore". Vi ricordate forse il podio di quel Mondiale...? Vi diamo un indizio: secondi e terzi arrivarono Mauro Gianetti e Michele Bartoli.

PREPARARE UNA GARA IN 5 SETTIMANE*

Prima settimana	Lunedì bici; dal martedì quattro giorni di riposo assoluto, in cui si mangiano meno carboidrati semplici e "bianchi" quindi ad alto indice glicemico, sostituiti da tanta frutta (macedonie anche con frutta secca in mezzo) e verdura, poca carne. Poi il sabato si riprende la bici per passeggiare e dalla domenica si riprende a correre o ad allenarci.
Dalla seconda alla quarta settimana	Lunedì: blanda pedalata con alcuni richiami di FORZA - 2 volte FORZA (pianura) 7 minuti in falsopiano - 6' a 60-70 Rpm (53x11) con cuore sotto 140 bpm + 30" 80 Rpm acceleri + 30" oltre 100 Rpm a tutta Recupero minimo tra le due serie 15'. L'ideale è mettere una serie a inizio e una a fine allenamento. - SFR (salita) 2-3 serie nel blu: 4 minuti in salita a 40-45 Rpm con cuore sotto il MEDIO Recuperi ancora salendo almeno 2'agilissimo (oltre 80 Rpm) e con cuore al MEDIO...in alternativa...FORZA ESPLOSIVA (falsopiano) ripeti 6 volte 20" con 53x11-12 botta secca parti da 15kmh a cui fai seguire 1'40" recupero agile (puoi alternare in piedi/seduto) - AGILIZZAZIONE PIANURA Almeno 30' rientrando verso casa... Pedalata costante sopra le 90-100 Rpm con cuore sotto le 140 pulsazioni (fai SPRINT da seduto di 20" sino 120 Rpm, scendendo dai cavalcavia)
	Martedì: Riposo assoluto
	Mercoledì: Lavoro Forza & Ossigeno PERFORMANCE (2 ore) Con bici da strada o Mtb con ruote slick 15 minuti di riscaldamento in pianura e poi: - Pianura (X 1) Forza&Ossigeno (7 minuti). Iniziare con 3 minuti pedalati a ritmo-FORZA 60/70 rpm (rapporto lungo) con 80 per cento bpm, poi a intervalli regolari (1-2 minuti) "accorciare" il rapporto ed aumentare il ritmo (rpm) e l'impegno (bpm). terminare con 1 minuto nella seconda settimana SOTTO RITMO SOGLIA [nella terza settimana RITMO SOGLIA 2 minuti: nella quarta settimana RITMO FUORI SOGLIA 2 minuti 30"] - Salita (X 2) Forza&Ossigeno (7 minuti). Inserire una sequenza di 7' così strutturata: 3 minuti a 40/50 rpm con 85 per cento bpm; 3 minuti a 55/65 rpm con 90 per cento bpm; terminare con 1 minuto a 75 e oltre rpm [nella seconda settimana SOTTO RITMO SOGLIA: nella terza settimana RITMO SOGLIA 2 minuti:nella quarta settimana RITMO FUORI SOGLIA 2 minuti 30"]
	Giovedì: Fondo lungo 2-3 ore con tecnica di Mtb
	Venerdì: Riposo assoluto
	Sabato: Abituale pedalata prepara
Quinta settimana	Domenica: Corsa a tutto gas
	Pedalare solo per il gusto di farlo, senza quindi lavori specifici e senza superare il medio-soglia, martedì, giovedì, sabato e poi domenica corsa!

*A questo punto della stagione proprio male non dovremmo stare,per preparare un appuntamento top a questo punto ci servono 5 settimane.

Cerchiamo quindi più in-



I picchi di forma durano 3 o 4 settimane: per sfruttarli dobbiamo essere pronti anche psicologicamente. Non smettiamo mai di sognare. Siamo positivi, crediamo in noi e nel successo: i risultati arriveranno

formazioni tecniche possibili sul percorso e sugli avversari, prepariamoci a puntino (programmandoci, come detto al meglio) perché il nostro fisico quel giorno sia al posto giusto al momento giusto, chiediamo aiuto semmai ad un preparatore esperto del settore: l'informazione ci rende sempre più forti. E poi non smettiamo mai di sognare, anche da adulti, il sogno è la chiave del successo, in qualsiasi attività della vita.

L'aspettativa positiva del successo, ci porterà a coinvolgere ogni cellula del nostro corpo verso il risultato sperato e prima o poi arriverà.

Non abbiate fretta, ma perseve-

ranza; non abbiate aspettative impossibili, calibratele sulle vostre capacità o appena un pochino più in alto, ma soprattutto credete in voi stessi e non lasciate che qualcuno metta in dubbio la vostra fiducia.

Per finire, di nuovo le olimpiadi: chi vi scrive è stato P.O. probabile olimpico per la nazionale italiana di mountain bike prima delle Olimpiadi di Atene: credetemi, quella lettera giunta a casa, quel-

l'inserimento nel gruppo di quelli buoni ha sollevato più di un sogno e scosso più di una cellula. Quelle cellule fisiche e neuronali di cui parlavamo nell'attacco del pezzo, quelle che ogni atleta che si rispetti deve saper mettere in movimento con i suoi sogni, l'ambizione, la passione per il suo sport. Non fui così bravo poi da diventare olimpionico vero, a quella gara parteciparono Marco Bui e Huby Pallhuber e io tifai per loro. Ma che brividi l'olimpiade... quei sogni creativi che quest'anno da Londra, raccontandoli in diretta, cercheremo di far rivivere anche a voi. ●

Ricevere una lettera di preconvocazione per le Olimpiadi è una scossa positiva unica



STUDIO DI
CONSULENZA
SPORTIVA

"Scegli il top, fatti allenare da un professionista dello sport"

Home Paolo Alberati Preparazioni atletiche Sport & Scienza Posizionamento in bike Procura sportiva Notizie Contatti





In volo su ogni ostacolo dagli anni '70 ad oggi

Il bike trail è sempre più popolare: sapevate che ha origini spagnole?

Il bike trail è uno sport che piace molto ai giovanissimi, ma la sua storia più è lunga di quanto non si possa mediamente sospettare; tanto che le sue origini precedono di molto la nascita delle stesse mountain bike. E' bene distinguere sin da subito tra "BikeTrial" e "Trials". Non sono la stessa cosa per molti motivi, primo fra tutti per il fatto che BIU (Biketrial international union) ovvero il Bike-Trial é nato per il fatto stesso che UCI (Unione ciclistica internazionale) non seguiva questo sport. Il BikeTrial é solo Biu. Il Trials è solo Uci. Le differenze nelle gare non sono moltissime e lo sport è simile, ma i campionati e le competizioni sono differenti.

Siamo intorno alla metà degli anni 70 quando si inizia a "fare qualcosa" in termini di trail con le biciclette. Le prime prove sono in Spagna nella zona di Barcellona ed in Germania dove si svolge la prima gara documentata nel 1974.

Imitare le moto...senza motore

Si partiva dal concetto di cercare

di fare in piccolo con le biciclette quello che si faceva in grande con le moto. Così qualcuno iniziò a prendere un qualsiasi tipo di bicicletta, modificarla artigianalmente in modo da farla assomigliare ad una moto (sella bassa, manubrio alto e largo, rapporto di pedalata agile). Nacque quello che si chiamò Bici-Trial.

Le prime bici artigianali

Verso le fine degli anni 70 in Spagna Josep Figueras, uno dei primi grandi promotori di questo sport inizia a produrre in piccola serie ed artigianalmente le prime biciclette specifiche per il Trial.

Nello stesso periodo, intorno al 1977, Pere Pi, il responsabile dello sviluppo delle moto Montesa e già campione spagnolo di Motocross, Velocità e Trial, decide di acquistare una bicicletta per il figlio, Ot, che gli consentisse di affrontare terreni impervi e accidentati. Non trovandola ne costruisce una con delle geometrie simili alle moto da Trial. Pere Pi non aveva intenzione di fare un bicicletta specifica da

Trial, ma semplicemente una bicicletta che potesse fare del "fuoristrada". Vedendo il figlio iniziare a fare degli spostamenti da fermo con la ruota davanti capisce immediatamente che il Trial poteva essere portato anche nelle biciclette e che questo sport poteva avere un grande sviluppo.

Ben presto le competizioni

Cominciarono in quel periodo le prime vere competizioni sull'asse Catalogna - Madrid: Andreu Codina, il primo grande campione di questo sport, divenne il primo pilota ufficiale Montesa.

Il Bici-Trial stava prendendo sempre più piede e, grazie alle conoscenze di Pere Pi nel mondo delle corse, nel 1979 viene organizzato un meeting a Madrid con il presidente della Federazione Motociclistica e con il presidente della Federazione Ciclistica Spagnola (REFC - UCI).

L'ufficializzazione nel 1982

Si decide così di ufficializzare

questo sport nella Federazione Ciclistica con il nome di TrialSin, che significa "Trial senza", ossia senza motore. Nel 1982 venne organizzato il primo Campionato Europeo di TrialSin, la prima vera gara internazionale di questo sport. Per la

Risale al 1983 il primo campionato italiano con affiliazione alla Fci

prima volta si affrontavano piloti di differenti nazioni con molti marchi diversi di biciclette specifiche per il Trialsin: c'erano Montesa, Figueras, Bianchi, Torpado, Fantic, ecc.

Il Trialsin stava crescendo e trovando sempre di più una sua di-

mensione: dopo Andreu Codina vengono fuori altri campioni come il francese Thierry Girard ed un promettente Ot Pi.

L'Italia si unisce al movimento

Come in altri Paesi, anche in Italia le cose iniziano ben presto a muoversi: incominciano a nascere esibizioni, specialmente all'interno di manifestazioni di Trial in moto, piccoli contest e gare.

I primi campioni di questo sport furono Jerry Ciresa, Alberto Limatore, Gabriele Carra, Attilio Artusi, ecc. Parallelamente alla crescita del movimento, anche marchi di biciclette italiani si cimentano nella costruzione di modelli specifici per il Trialsin: tra questi Bottecchia, Torpado e Fantic.

I primi campionati non ufficiali si svolgono nel 1982, con delle gare che venivano fatte il giorno prima delle competizioni di moto. Percorsi abbastanza facili, con salite e discese di terra e qualche piccolo scalino. L'anno successivo, nel 1983, si svolge il primo campionato italiano, con affiliazione alla Fci: circa 7-8 gare prevalentemente nel nord Italia. Quasi sempre 3 giri con 6 zone. Non vi era il tempo massimo per zona. Il numero di partecipanti era sulle 60/unità ogni gara e le categorie erano divise per età: 13/14 anni, 15/16 anni 17 anni e oltre. Oltre a queste vi erano categorie per ragazzi più giovani. Poi veniva fatta una classifica assoluta per chi faceva le zone più impegnative, ossia i ragazzi dai 13/14 anni in su. ●



ALBERTO LIMATORE

- > 14 volte Campione italiano bike trial
- > Vincitore della Coppa del Mondo
- > Detentore di 3 Guinness world records

▼ ORGANIZZA ▼

Spettacoli
Eventi

Manifestazioni

Corsi di Mtb

Corsi di bike trial

www.albertolimatore.it

EXTREME OUTDOOR GAMES

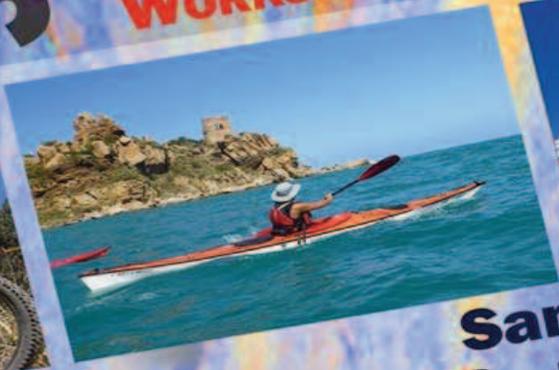
CLIMBING - TRAIL RUNNING - MOUNTAIN BIKE - KAYAK

Comune di
SAN VITO LO CAPO
Associazione Sportiva
ROCCE DI SICILIA



SAN VITO CLIMBING FESTIVAL

SPORT COMPETITION
MOUNTAIN FILM FESTIVAL
WORKSHOP OUTDOOR SPORT TOURISM



San Vito Lo Capo
10 - 14 ottobre 2012

In salita senza mettere mai il piede a terra

Arrampicarsi su ogni terreno è un'arte: apprendiamola

La vita è in salita o forse ci viene più naturale associarla a un pendio per le difficoltà a cui spesso ci sottopone e che a volte sembrano insuperabili. La storia del ciclismo è fatta di imprese epiche su salite leggendarie e ogni qualvolta si conquista una cima, la sensazione di appagamento e soddisfazione è qualcosa di indescrivibile che cancella in un attimo tutte le fatiche e i momenti di difficoltà patiti durante l'ascesa.

La salita è senz'altro il momento che richiede il massimo impegno fisico e quindi necessita di allenamento fisico specifico per abituare il nostro organismo a sopportare la fatica e risparmiare energia. Se affrontata senza la dovuta preparazione sia fisica che psicologica, è in grado di annientarci nel giro di pochi minuti e compromettere la nostra escursione, quindi merita grande rispetto. Nella pratica del fuoristrada l'eccesso di fatica accumulato durante una salita può togliere la lucidità mentale che è indispensabile per affrontare i passaggi tecnici e divenire anche una fonte di pericolo; ed è proprio dell'aspetto tecnico che vogliamo occuparci.

Per affrontare pendenze importanti su fondo particolarmente accidentato non è sufficiente essere adeguatamente allenati, ma è necessario possedere anche un bagaglio tecnico specifico. La conoscenza della tecnica di guida permette di avere padronanza del mezzo e affrontare ogni pendio risparmiando al massimo le energie

fisiche, consentendoci di superare asperità e pendenze che in altri casi ci costringerebbero a spingere la mountain bike.

Lo sguardo: come sempre è l'elemento di primaria importanza per la scelta delle traiettorie migliori, dei rapporti più adeguati da utilizzare e per la scelta del momento più idoneo per effettuare la cambiata cercando di giocare d'anticipo su pendenze e asperità.

L'impugnatura del manubrio: sempre ad anello con pollice e indice ad avvolgere la manopola per avere il massimo controllo del manubrio in tutte le situazioni. In salita le dita sui freni non servono, meglio utilizzarle per impugnare le manopole saldamente. Sconsigliamo l'utilizzo delle appendici su terreni ripidi e sconnessi poiché elevano la posizione del busto e riducono il controllo del manubrio.

Un cavallo imbizzarrito

I problemi più grossi della salita ripida, sono riuscire a mantenere la ruota anteriore a contatto col terreno per guidare la bike e garantire l'aderenza necessaria alla ruota posteriore per consentirci di



salire, gestendo la fatica e scegliendo le traiettorie migliori.

Sui terreni accidentati non basta la gamba: serve un bagaglio tecnico specifico

Affrontiamo le problematiche in modo separato.

La ruota anteriore si impenna perché a causa della pendenza, la forza di gravità sposta l'incidenza del nostro peso verso valle e l'avantreno si ritrova scarico e troppo leggero: abbassiamo il nostro busto avvicinando spalle e testa al manubrio in modo da

riequilibrare la distribuzione del peso sulla bike. Quando avviciniamo le spalle al manubrio, abbassiamo anche i gomiti e avviciniamoli al tronco ricordandoci di ruotare verso il basso anche i polsi, in modo da mantenerli sempre in linea con l'avambraccio: in questo modo distribuiremo carichi di peso, colpi e sollecitazioni in modo omogeneo senza danneggiare l'articolazione del polso.

Questo atteggiamento del corpo dovrà essere accentuato in modo proporzionale alla pendenza che

andremo ad affrontare; in pratica, su salite molto ripide ci ritroveremo ad avere il mento che sfiora la piega del manubrio e i gomiti più bassi delle manopole. Se la pendenza è forte, avanzate col bacino verso la punta della sella per portare ulteriore peso sull'avantreno altrimenti la ruota anteriore si impennerà.

La ruota posteriore perde aderenza: la regola per riuscire a pedalare in salita su terreni accidentati è quella di rimanere seduti per garantire l'aderenza della ruota posteriore al terreno. Più la

pendenza aumenta più dovremo scivolare verso la punta della sella rimanendo seduti per garantire un'adeguata distribuzione del

Per non impennare nei tratti ripidi avanziamo col bacino verso la punta della sella

peso, a maggior ragione se il terreno è bagnato. La posizione non è delle più comode ma la maggior parte del nostro peso del corpo non graverà sulla sella ma verrà



Flettiamo il busto avvicinando spalle e testa al manubrio: abbassiamo i gomiti e ruotiamo i polsi come stessimo accelerando. Il peso sarà così distribuito su tutta la bike, conferendo aderenza sia all'anteriore che al posteriore.

scaricato sui pedali. Purtroppo questo è l'unico accorgimento che possiamo adottare per superare pendenze molto forti.

La pedalata dovrà essere rotonda e fluida per garantire una trazione costante ed evitare perdite di aderenza del pneumatico posteriore. La forza va distribuita equamente spingendo su entrambi i pedali con la stessa intensità. Mentre una gamba spinge l'altra gamba collabora tirando il pedale verso l'alto. Pedalando in questo modo eviteremo di ondeggiare continuamente col busto disperdendo energia preziosa che verrà assorbita dalla sospensione anteriore. Se avete difficoltà nell'applicazione della pedalata rotonda, bloccate la forcella anteriore in modo da ridurre l'inconveniente.

L'atteggiamento mentale

Per riuscire a pedalare lungo salite con pendenze molto forti e/o percorsi molto accidentati e lunghi, dovremo centellinare le nostre energie imparando a dosarle. Utilizzando le tecniche che abbiamo descritto e attraverso una buona lettura del terreno, dovremo andare alla ricerca delle traiettorie migliori per cercare di pedalare il più possibile sul terreno compatto, in modo da consentirci di diminuire l'andatura risparmiando energia preziosa. Se vorremo superare tratti particolarmente accidentati saremo costretti ad aumentare la nostra andatura e l'energia che avremo risparmiato tornerà molto utile.

L'atteggiamento mentale è importantissimo e condiziona anche tutto il resto del corpo che deve essere rilassato per consentirci di abbassare il ritmo e controbilanciare con gli spostamenti del corpo situazioni di equilibrio precarie e copiare il terreno senza subirlo. Ogni muscolo contratto inutilmente sottrae energia all'azione della pedalata. Potrebbe sembrare

che in salita sia solo una questione di gambe; mentre in realtà anche la parte superiore del corpo gioca un ruolo chiave.

La pressione dei pneumatici

Su terreni particolarmente accidentati o viscosi può essere utile ridurre la pressione del pneumatico posteriore per aumentare la superficie d'appoggio della gomma sul terreno e subire meno le asperità, soprattutto se state guidando una mountain bike ammortizzata solo anteriormente. Attenzione a non esagerare poiché se non sarete reattivi nel superamento di asperità particolarmente spigolose, dove dovremo per una frazione di secondo scaricare il retrotreno, si rischia di pizzicare la camera d'aria e quindi forare.

Per ripartire su terreno ripido è necessario posizionarsi riprendendo dal principio tutti i concetti già descritti: seduti in punta di sella, con spalle e mento a sfiorare il manubrio e gomiti bassi. Se al momento di ripartire in salita il

Forcelle con escursioni generose possono impedire l'applicazione della tecnica corretta

terreno presenta una contropendenza, dovremo scegliere di appoggiare a terra il piede a monte del pendio, posizionando sul pedale in posizione di massima spinta il piede a valle; in modo da non ritrovarsi con la bike inclinata ancor prima di ripartire.

Lo sguardo rivolto in avanti oltre a darvi maggiore equilibrio vi permetterà di trovare nel tempo più brevemente la traiettoria migliore. La contemporaneità di alcuni vostri movimenti sarà la chiave di successo per riuscire a riprendere la marcia agevolmente: la spinta del piede appoggiato a terra, la spinta energica ma dolce del piede sul pe-

dale e le vostre spalle e mento che dovranno rimanere molto basse. Le prime pedalate dovranno essere molto dolci e fluide per mantenere l'aderenza dei pneumatici. Non è necessario andare ad agganciare subito il piede sul pedale distogliendo la vostra concentrazione, si può benissimo pedalare per qualche metro anche con i piedi appoggiati in modo approssimativo. La priorità deve essere riprendere la marcia, raggiunto l'equilibrio, appena il terreno ve lo consentirà si potrà andare ad agganciare anche l'altro piede.

Per cambiare il rapporto in salita è necessario osservare alcune regole basilari:

- anticipare il momento della cambiata senza aspettare di essere sulla massima pendenza;
- rimanere seduti poiché alzandosi in piedi sui pedali aumenterebbe la tensione sulla catena;
- aumentare il ritmo della pedalata per qualche metro prima di effettuare la cambiata in modo da diminuire la tensione sulla catena.

Allo stesso modo sono assolutamente da evitare alcuni errori molto comuni:

- guardare la ruota anteriore;
- rimanere alti con le spalle;
- tenere i gomiti aperti;
- alzarsi in piedi sui pedali;
- utilizzare un rapporto sbagliato (vedi articolo giugno);
- rimanere rigidi e centrali (statici) col corpo;

Bisogna inoltre tenere a mente che mountain bike non della vostra misura o forcelle con escursioni molto generose potrebbero rendere più difficile o ostacolare l'applicazione della tecnica.

Affidarsi agli esperti

La tecnica di guida è composta da tanti altri accorgimenti e dettagli che sono importanti per riuscire a guidare la mountain bike

con successo.

I maestri di mountain bike sono profondi conoscitori sia della tecnica che della metodologia di insegnamento per permettere a tutti gli appassionati di apprendere con metodo ogni aspetto della tecnica, anche in funzione della propria preparazione ed esperienza. In questo modo le persone che si avvicinano a questa pratica lo fa-

ranno con la massima gradualità, arrivando a superare difficoltà rapidamente e con successo grazie all'efficacia dei consigli dei nostri tecnici. Anche i biker più esperti attraverso l'occhio attento del Maestro di mountain bike possono limare delle piccole sbavature e affinare la propria guida, rendendola più efficace, divertente e sicura. I bambini che sono

il nostro futuro, necessitano di basi solide che si basano anche su una cultura sportiva e di rispetto e tutela dell'ambiente: la mountain bike sembra fatta apposta per loro perché favorisce lo sviluppo delle capacità motorie e mentali nel contesto dell'ambiente naturale nel quale può essere praticata, educando al rispetto dell'ambiente. ●

Esperienza e metodo di insegnamento Corsi di guida per principianti e bambini



Clicca www.amibike.it e trova il maestro più vicino nella lista diplomati



Turismo in mountain bike?
Fanne una professione
www.amibike.it



Satelliti: stelle polari dei bikers che amano esplorare in sicurezza

Global positioning system: ecco come utilizzarlo al meglio

Per noi appassionati di mountain bike, pedalare attraverso sentieri in mezzo ai boschi, o comunque in ambienti naturali, lontani da strade e traffico, è certamente il massimo del divertimento; divertimento che però può sparire in un attimo, se per qualche motivo si perde la via e ritrovare velocemente lo sterrato o il sentiero giusto, può rivelarsi un'impresa. Anche ritrovare un posto che ci aveva colpito per il panorama o per la sua bellezza potrebbe risultare difficile, come non ricordare la direzione esatta dove si è lasciata la vettura alla partenza.

Ed è così che da alcuni anni, sul manubrio di noi biker, ha fatto la sua comparsa uno strumento che si sta rilevando molto utile se non indispensabile, in alcuni casi. Sto parlando dei terminali Gps, dispositivi riceventi, in grado di individuare con esattezza la propria posizione sulla superficie terrestre.

Per noi ciclisti il sistema GPS, che sta per Global Positioning System (Sistema di Posizionamento Globale) viene proposto come strumento di navigazione, capace di raggiungere un luogo stabilito ed in grado di guidarci o di ripercorrere un tracciato.

Naturalmente un terminale Gps non fa "solo questo"; gli sportivi

più appassionati possono monitorare le proprie prestazioni sportive, analizzando allenamenti e gare grazie ad una serie di accessori in grado di dirci frequenza cardiaca, cadenza di pedalata, consumo di calorie o watt di potenza scaricati sui pedali. Per gli amanti degli sport all'aperto come noi biker, ma in particolare per noi mountainbiker, nei quali mi identifico, non è più un problema ritornare con esattezza in un punto particolare del percorso o mandarci il nostro amico, grazie alla possibilità di registrare sia il percorso che si sta compiendo, che di memorizzare punti (in gergo waypoint/wpt) che riteniamo utili, come info sulla navigazione, su punti interessanti o di utilità generale.

Inoltre, accoppiando un GPS ad alcuni strumenti utilizzati nell'orientamento classico, come la carta topografica ed il coordinatometro, ed interfacciandolo con un software di cartografia, possiamo sfruttare al massimo le potenzialità di questi apparecchi tecnologici.

Uno strumento da capire

Ma per fare tutto questo bisogna capire bene di che cosa si tratta, come funziona, che cosa può fare ma soprattutto cosa non fa e gli

eventuali errori o imperfezioni di calcolo della posizione: dovremo essere in grado di interpretare tutte le informazioni che il gps ci sta fornendo ed essere in grado di inserirne di nuove per interrogare il nostro terminale. Raggiunto un buon livello di consapevolezza, potremo essere in grado di divertirci in maniera nuova e partire alla ricerca di nuovi percorsi in maniera sicura, grazie anche alla cartografia sempre più dettagliata; potremo approfondire la nostra passione grazie alla navigazione avanzata, possibile tramite l'utilizzo di mappe personalizzate inseribili nei terminali gps o all'utilizzo di cartografia satellitare o alla navigazione fotografica.

Lo scopo di queste pagine sarà quello di fornire una panoramica sul funzionamento del sistema GPS e sull'utilizzo dei terminali, tralasciando tutte quelle informazioni tecnico/scientifiche, che vanno al di là delle informazioni utili generali all'utilizzo immediato dello strumento e dei suoi applicativi. Iniziamo dunque dando una visione generale sia del sistema che del terminale; nei numeri successivi andremo ad ap-

**Il sistema: 24 satelliti
su 6 orbite, 5 stazioni
di controllo a terra,
migliaia di ricevitori**

profondire funzioni ed utilizzi.

Come funziona il sistema

Il sistema funziona grazie ad una costellazione di satelliti appartenenti al Ministero della Difesa degli USA, i quali trasmettono ininterrottamente informazioni sulla propria posizione verso la Terra; misurando il tempo che il segnale impiega per giungere sulla terra è possibile ricavarne la distanza e con almeno tre satelliti agganciati, ricavare la propria posizione geografica.

Il sistema nel suo complesso si basa su tre componenti principali: un sistema satellitare/trasmittitore composto da 24 satelliti disposti su 6 orbite e con una altezza variabile che va dai 18.000 ai 22.000 metri di altitudine; un sistema di controllo, costituito da 5 stazioni di controllo a terra, dislocate alle Hawaii, Ascension Island, Diego Garcia, Kwajalein e Colorado Springs; un sistema di utenti costituito dai ricevitori a terra.

All'acquisto di un apparecchio Gps veniamo in possesso di uno strumento ricevente che è in grado di fornire la propria posizione nello spazio in latitudine, longitudine e altitudine: le coordinate vengono date solitamente (a

seconda dei settaggi dello strumento) in gradi, minuti e secondi, o secondo il reticolato UTM consigliato per l'utilizzo a terra.

Essendo il Gps un sistema che basa il suo funzionamento sulla misura del tempo, il ricevitore dell'utente sarà collegato tramite un'antenna interna od esterna ai satelliti e avrà al suo interno un orologio preciso sincronizzato con l'orologio di precisione atomica del satellite, un computer di elaborazione (il segnale radio ha bisogno di una decodifica particolare per essere utilizzato) e un semplice ricevitore radio per il segnale trasmesso dai satelliti. Il segnale trasmesso non è captabile da chi non possieda gli apparati appositi ed è difficilmente disturbabile.

Limiti fisici e di legge

Poche sono le limitazioni all'uso del segnale Gps per uso civile; un limite di altezza pari a 18.000 mt e di velocità pari 1.900 Km/h. Metallo, cemento, roccia, vetri schermati acqua e terreno costituiscono un ostacolo insormontabile per i segnali Gps. La vegetazione invece non costituisce un ostacolo rilevante purché non sia troppo fitta e non sia presente un forte tasso di umidità. La ricezione risulta diffi-

cile anche in zone montane circondate da elevate pareti, strette valli rocciose o negli stretti vicoli dei centri urbani. Il consumo di batterie può essere notevole (soprattutto con basse temperature), ma i nuovi modelli sono sempre più performanti.

Che modello acquistare?

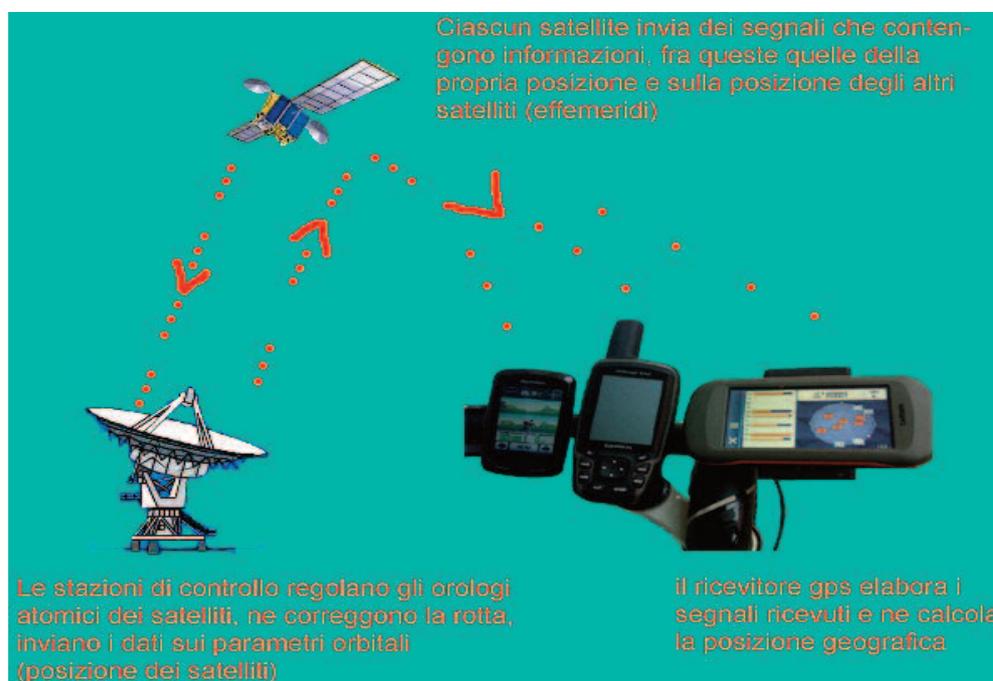
Per quanto riguarda i modelli in commercio ce ne sono per soddisfare tutte le nostre esigenze. Bisogna tenere presente innanzitutto la funzionalità: il gps deve essere impermeabile/robusto, le batterie devono avere una buona durata, l'antenna deve essere ad alta sensibilità, deve essere munito di uno schermo antiriflesso, e deve essere predisposto per l'utilizzo con diversi attacchi o supporti.

L'Utilizzo tipico del terminale prevede ancor prima di una cicloescursione il caricamento del tracciato già realizzato, la pianificazione di una rotta, la pianificazione o l'inserimento di punti particolari (waypoint): poi durante la cicloescursione utilizzeremo il Gps per verificare la nostra posizione e quota, per registrare la traccia percorsa, memorizzare punti particolari e scattare foto georeferenziate. Il Gps sarà inoltre di grande aiuto in caso di necessità o soccorso.

Al rientro dalla cicloescursione potremmo poi analizzare il percorso effettuato e controllarne tutti i parametri (dislivello, spostamento, tempi,...), alla fine si potrà archiviare il tutto nell'apposita cartella delle escursioni.

Premo "On"...e poi?

Ma cosa succede quando accendo un Gps? All'accensione il Gps deve aggiornare le informazioni di cui dispone sui satelliti e sugli spostamenti che questi hanno compiuto. Se non lo si è utilizzato per molto tempo o ci si è



Una semplice illustrazione di come funziona il sistema di trasmissione dei dati del Gps

Il terminale Gps non serve a lasciare a casa nè la testa nè la bussola e la cartografia: solo l'interazione di questi e altri utensili ci assicura tanto divertimento in tutta sicurezza

spostati con l'apparecchio spento per alcune centinaia di km, questa operazione potrebbe durare alcuni minuti; mentre elabora i dati è meglio porre l'apparecchio in uno spazio aperto affinché esso riceva il segnale dal maggior numero di satelliti. Se si prevede dunque di non utilizzarlo per un po' di tempo è meglio accenderlo ogni tanto in modo che la volta successiva l'aggiornamento sia più rapido. Se invece lo si è utilizzato da poco l'aggiornamento è molto più veloce ed il Gps segnalerà quasi subito la sua posizione e sarà così operativo.

Capiamo lo strumento e approfondiamo la nostra passione: le funzioni sono infinite

La schermata tipica sullo stato dei satelliti ci informa sul numero di satelliti agganciati ed utilizzati e sull'intensità dei segnali: la posizione dei satelliti è rappresentata con 2 cerchi concentrici, quello esterno l'orizzonte e quello interno un cono rovesciato con angolo di 45° ed il vertice sul ricevitore a terra; le barre con l'intensità del segnale satellite agganciato risul-

tano vuote, mentre quelle piene segnalano i satelliti agganciati ed utilizzati per il calcolo posizione.

Tante funzioni

La pagina computer di viaggio è una pagina completamente personalizzabile in base alle proprie esigenze e ci fornisce tutte le info sulla ciclo escursione: velocità corrente, massima e media, velocità verticale, tempo totale e in pausa, quota corrente, massima e minima, la distanza percorsa o quella per arrivare alla destinazione; naturalmente è possibile personalizzare le unità di misura e resettare tutti i parametri ad ogni nuova uscita.

Come abbiamo più volte detto, con un Gps è possibile la registrazione del percorso effettuato (traccia). Gli algoritmi di registrazione prevedono la memorizzazione dei punti traccia a tempo (ogni x secondi/minuti), a spazio (ogni x metri/km) o in automatico. Durante il percorso si può poi decidere se vedere o meno la traccia sulla mappa o sul display.

Durante la cicloescursione è possibile creare dei waypoint/wpt, ossia marcare dei punti significa-

tivi sul terreno ai quali si assegna un simbolo, un numero od un nome. Un waypoint è caratterizzato quindi da un nome (definito dall'utilizzatore), dalla posizione (latitudine-longitudine o UTM) e dalla quota.

E' anche possibile creare una rotta, (da non confondere con la traccia) che è una linea spezzata che collega i vari waypoint memorizzati in sequenza e ci consente di raggiungerli.

Ho tenuto per ultimo un suggerimento importante, che non smetto mai di ripetere ai miei allievi durante i corsi per acquisire il diploma da accompagnatore in mountain bike: il terminale Gps non serve a lasciare a casa nè la testa nè gli altri ausili utili all'orientamento come carta topografica della zona e bussola; solo la combinazione di questi ed altri strumenti ci potranno fare divertire in sicurezza e coscienti di dove siamo e di dove ci stiamo dirigendo. Nei prossimi appuntamenti inizieremo ad approfondire uno per uno tutti gli argomenti sin qui accennati. ●

Pregara: aumentiamo il carico energetico ma non stressiamo l'apparato digerente

L'intestino è il nostro cervello enterico: evitiamo di farlo andare in tilt

Siamo sempre più assillati dai momenti preparatori, che spesso ci si dimentica del fatto che il momento a cui ci si prepara a sua volta non è altro che un momento simile a quelli che affrontiamo quasi "quotidianamente".

Spieghiamo meglio: un atleta allenato, che compete sistematicamente, mette in atto un insieme di meccanismi che in fisiologia si chiamano "adattamenti", questi adattamenti hanno ovviamente la loro massima espressione nel sistema muscoloscheletrico, ma non solo.

Non bisogna sottovalutare infatti gli altri apparati. L'apparato respiratorio, l'apparato cardiocircolatorio e anche "soprattutto"

l'apparato digerente.

Apparato digerente

Ippocrate, il padre della medicina, affermava che l'intestino è l'organo dal quale dipende la salute del corpo, per cui curarlo significa avere cura del proprio benessere. E in questo senso un atleta allena tantissimo l'apparato digerente e alcuni organi in particolare: Il fegato innanzitutto che in uno sport come il ciclismo riesce (e quanto meglio riesce tanto migliore sarà la prestazione) contemporaneamente a gestire l'immissione di glucosio nel torrente circolatorio, la captazione dell'acido lattico e la riconversione

dello stesso tramite il ciclo di cori in energia (processo che lega intimamente il muscolo al fegato durante l'esercizio fisico intenso); e poi lo stomaco che deve essere in grado quasi in assenza di "sangue" di assorbire ciò che mangiamo durante la gara.

Variazioni violente vietate

Ritorniamo quindi all'inizio, al pre-gara, se volessimo tagliare corto potremmo dire: "Se è andato bene sempre, non v'è motivo per cui non debba continuare ad andare bene". Questo è vero ma relativamente; prima di un appuntamento importante bisogna infatti cercare di evitare

Un errore diffuso è l'introduzione massiva di carboidrati il giorno prima della competizione: se il fisico non vi è abituato otterremo solo sete, diarrea o stitichezza e ritenzione idrica



L'intestino gestisce l'ansia: anche se li tolleriamo durante la settimana, evitiamo gli alimenti grassi e i latticini. Potrebbero creare problemi



grosse variazioni all'abitudine.

Un esempio classico è l'errore banale, ma diffusissimo, che consiste nel mangiare di più prima di una gara introducendo grosse quantità di carboidrati, ottenendo (non essendoci abituati) abbondanti diarree e "kg" di ritenzione idrica.

Quindi la prima cosa evitare è il cambio "violento" di abitudini! Ma non basta solo questo: è infatti ormai un'idea consolidata che l'intestino sia il nostro "secondo cervello". Viene chiamato cervello enterico perché qui vengono utilizzate e prodotte alcune delle sostanze tipiche del cervello come i neurotrasmettitori; esiste quindi un asse privilegiato di collegamento pancia – testa, che fa sì che le nostre azioni, istintive e razionali, abbiano sempre una profonda componente viscerale.

In sostanza prima di un appuntamento importante dobbiamo dare al nostro intestino la maggior tranquillità alimentare possibile che ovviamente otterremo in mesi e mesi di allenamento e di adattamento all'esercizio.

Alimentazione pre-gara

Ma quali sono quindi gli obiettivi di una corretta alimentazione pre-gara?

In ordine di importanza: apportare al nostro organismo quanto più possibile carico di energia,

consentendogli allo stesso tempo di essere libero di gestirla senza doverla metabolizzare; mantenere un adeguato apporto energetico; garantire uno stato di "benessere" psico-fisico; non dare segni della propria esistenza.

L'ultimo punto significa che un'alimentazione errata si "farà sentire" sotto varie forme, eccessiva sensazione di sete, o movimenti

L'alimentazione giusta è quella che apporta tanta energia "senza farsi sentire"

gastrointestinali, stitichezza o diarrea. Tutto ciò, come è facile intuire, è già un errore.

Ma possiamo organizzare l'alimentazione pre-gara in base alla competizione?

Sì, andando a preferire alimenti diversi in base allo sforzo che dobbiamo affrontare. Per uno sforzo Corss Country di circa 1,30 h a massimo delle proprie capacità cardiocircolatorie, dovremo essere leggeri, idratati, con una buona quantità di zuccheri pronti a disposizione a e una buona base proteica alle spalle.

Per una Gran Fondo o Marathon di 4-5h, con lunghi tratti a media intensità e alcune punte in fuorisoglia, avremo bisogno di una buona dose di scorte glicemiche e idriche: quindi via libera ai car-

boidrati (ma sempre senza modificare troppo le nostre abitudini alimentari), possiamo anche permetterci di arrivare allo start un po' "intasati" perchè nei primi chilometri avremo modo di "carburare".

L'intestino deve gestire l'ansia

Evitiamo quindi cene e colazioni eccessivamente abbondanti, preferendo sempre marmellate e miele con qualche cereale, un po' di pane e se possibile crostate e torte "secche" non industriali. Evitiamo i grassi a colazione, quindi poco burro, e preparati con strutto (cornetti, fagottini, creme industriali): data l'importanza dell'impegno aiuteremo l'intestino a gestire l'ansia evitando alimenti che possono creare problemi, come ad esempio il latte e i latticini derivati. Anche se li tolleriamo durante la settimana non è detto che la mattina della gara sarà così: meglio preferire the e qualche solido in più e se la tempistica ce l'ho permette possiamo anche aggiungere qualche fetta di prosciutto crudo o, se abituati anche, riso o pasta.

Finiamo la nostra colazione 3h prima della partenza... 3-2-1 A tut-taaa!!!

MountainBike **OGGI!**

**Per acquistare uno spazio pubblicitario
scrivi a commerciale@mountainbikeoggi.it
e richiedi tutte le soluzioni su misura
per ogni esigenza promozionale!**

Spazi sulla rivista periodica:

- Mezza pagina (210x148,5 mm)
- Pagina intera (210x297 mm)
- Doppia pagina affiancata (420X297 mm)

Banner sul sito web*:

- Large size (728x90 px)
- Big size (180x300 px)
- Standard size (180x150 px)

* I banner reindirizzano l'utente direttamente sul sito web dell'inserzionista

DIARIO DI VIAGGIO

...Pedalando verso

La logistica ci spaventa? No problem: pianifichiamo

Gli inconvenienti sono inevitabili; prepariamoci ad affrontarli

Nel primo numero abbiamo scoperto cosa mettere nel bagaglio per la vacanza estiva in sella alla nostra bike. Ora è il momento di imballare tutto e partire in aereo

In questo numero cercheremo di affrontare tutte le questioni che inevitabilmente si pongono tra il momento in cui si sceglie di partire

e l'inizio effettivo del viaggio. In mezzo ci sono tantissime cose ed una buona pianificazione può risultare determinante la riuscita del viaggio. Con questo non vogliamo dire che gli inconvenienti non esistono ma che prepararsi bene è il modo migliore per affrontarli.

La scelta di partire

Non bastano poche righe per descrivere a pieno la storia ed il senso del Cammino verso Santiago (su cui tra l'altro si è scritto tanto – vedi box) ma ci tentiamo lo stesso. Sulla vostra credenziale - l'attestato che siete in cammino - potrete leggere in latino “ad limina

Santi Iacobi” – verso la tomba di San Giacomo - i cui resti sono appunto custoditi nella Cattedrale, la meta ideale del Cammino. L'apostolo Giacomo predicò infatti in Galizia, tornato in Palestina fu giustiziato ma il suo corpo venne trafugato dai suoi discepoli e portato segretamente in Galizia. A trovarlo sarebbe stato nel IX secolo un eremita guidato verso il luogo del sepolcro dall'insolito bagliore delle stelle, da qui Campus Stellae poi diventato Compostela. La scoperta delle spoglie di San Giacomo coincise con la resistenza cristiana contro gli arabi che assestavano il nord della Spagna e così Santiago de Compostela divenne

o Santiago

CAPITOLO 2°



● di Enrico Cavalli

"Questo diario è per chi pensa che due ruote siano fatte essenzialmente per fare strada, per quelli a cui piace sentirsi liberi con solo l'essenziale dietro e soprattutto per chi pensa che andare sia molto più importante che arrivare"

per i pellegrini del Medio Evo la meta più importante dopo Roma e Gerusalemme.

I Cammini di Santiago

Più che di Cammino sarebbe più corretto parlare di Cammini. Erano infatti diverse le vie per Santiago, tutt'altro che agevoli, ed i primi pellegrini cominciavano il viaggio dalla soglia di casa, dopo aver fatto testamento, sperando di farvi ritorno anni dopo. Oggi i Cammini più conosciuti sono di fatto tre: il "francese" è l'itinerario per antonomasia, quello più battuto e con più strutture ricettive; il "Cammino del Nord" e la "Via de la Plata" sono al-

Un diario di viaggio in dodici puntate per riviere da cima a fondo il ciclo-pellegrinaggio a Santiago di Compostela, lungo il Cammino francese. Dalla preparazione del bagaglio alle prime durissime rampe pirenaiche, dalle gialle "mesetas" castigliane ai verdissimi pendii della Galizia, fino all'ambita meta finale: la cattedrale di Santiago de Compostela e, ancora più in là, Capo Finisterre con lo sguardo rivolto all'Oceano atlantico e già alla ricerca di una nuova meta.

Ripercorreremo insieme gli oltre novecento chilometri pedalati in sella alla nostra mountain bike; in dodici puntate (una per ogni mese) vi forniremo tante info utili e qualche consiglio pratico; vi racconteremo di luoghi, persone e di quell'inspiegabile richiamo ad andare avanti...sempre!

ternative valide e meno affollate, specie nei periodi di piena tra maggio e agosto. Quello della Plata in particolare permette di ricongiungersi al “francese” prima della Galizia o di arrivare alla meta lungo la via Sanabrese. A questi itinerari vanno aggiunti anche il “Cammino Portoghese” ed il “Cammino Primitivo”, quest'ultimo in particolare si sviluppa tra quello del Nord ed il Francese e dovrebbe essere quello che più ricalca l'originario percorso medievale.

Il Cammino Francese

Io ed il direttore la scorsa estate abbiamo scelto il Francese perché ci è sembrato la soluzione migliore

per il nostro primo lungo viaggio in bici: in particolare abbiamo deciso di cominciare il Cammino a Sant Jean Pied-de-Port, sui Pirenei Francesi, punto di partenza classico del Cammino francese posto una ventina di chilometri prima del confine con la Spagna e a circa quaranta da Roncisvalle.

I costi maggiori sono legati al trasporto vostro e delle bici fino al punto di partenza

Per raggiungere Sant Jean in aereo si può scegliere tra tre aeroporti: Biarritz, Pamplona e Lourdes. Tutti e tre sono serviti da Ryan Air e se ci si pensa per

tempo è possibile trovare dei biglietti a costi veramente bassi. Da lì occorreranno uno o due cambi per arrivare al punto di partenza. Noi da Lourdes siamo andati in treno a Bayonne e da lì, sempre in treno, a St. Jean.

Tempi: non è una corsa a tappe

I costi di trasporto, per voi e la bici, rappresentano una fetta significativa del budget necessario per le due settimane che è bene mettere in conto per fare tutto il cammino in bicicletta: portare la propria bike in viaggio costa fatica e qualche soldo, ma come ampiamente sottolineato nel precedente numero, quando si tratta di stare 10 ore al giorno in sella è bene



Portare la bici costa soldi e fatica, ma pedalare sul nostro mezzo non ha prezzo. La bike deve entrare in un box da 130x70x25 cm. Vanno bene i cartoni delle bici nuove. Richiedeteli pure ai rivenditori: per loro sono solo un inutile ingombro



Saint Jean, sui Pirenei francesi, è il tradizionale start del Cammino Francese. Dagli aeroporti di Biarritz e Lourdes è raggiungibile in treno: attendendo la coincidenza potremo rimontare la bici!

muoversi con un mezzo affidabile, rodato e comodo. Tenete presente che due giorni vanno spesi per gli spostamenti di viaggio ed il giorno prima di partire lo passerete sicuramente a sistemare il bagaglio. Il Cammino Francese è lungo poco più di 800 km e noi abbiamo prudentemente ipotizzato 10 tappe da 80 km l'una. Siamo due bikers che escono tutto l'anno e mettiamo assieme, tra sterrato e asfalto, in media 4 uscite a settimana; senza forzare abbiamo percorso in media 90-95 km al giorno (arrivando prima del previsto) ma è sempre bene lasciarsi un certo margine. Ottanta km non sono tanti da percorrere in una giornata (pendenze a parte...) ma tenete presente che pedalerete per dieci giorni consecutivi con i bagagli dietro: quindi non chiedete troppo al vostro fisico, fate una stima al ribasso e godetevi il Cammino ai vostri ritmi.

Costi e spending review...

Quanto costa fare un'esperienza del genere? La scorsa estate, biglietti a parte, abbiamo speso in media poco meno di trenta euro al giorno: all'incirca sette per dor-

mire negli albergues de peregrinos, dieci per la cena – molti posti offrono un menù del dia con due portate, il dolce e le bevande - il resto per gli altri pasti, i rinfreschi e le piccole spese varie. Non ci siamo concessi lussi ma certamente non ci siamo fatti mancare nulla dell'essenziale.

Un tetto sulla testa

Il bello del cammino, oltre all'idea della meta, è appunto la grande quantità di punti di sosta pensati per i pellegrini (albergues, hostales, etc.) a cui si può accedere esibendo un documento – la credencial – che reca i timbri delle strutture in cui ci si ferma. Le strutture ricettive per i pellegrini sono di diversi tipi: l'Albergue Municipal è solitamente quella più economica e diffusa, si paga cinque/sette euro e offre un letto in camerata (ribadiamo che i tappi per le orecchie sono necessari), in alcuni casi anche le lenzuola mono-uso, lavatrice ed asciugat-

trice a gettoni mentre i servizi solitamente sono in comune. Nei piccoli pueblos molte volte gli Albergues sono ricavati all'interno di scuole, palestre o chiese; il bucato si lava a mano e si stende senza passare per l'asciugatrice (Conta anche il vostro spirito di adattamento). L'Albergue Privado costa in genere sempre al di sotto dei dieci euro e non si discosta di molto dagli Albergues Municipales pur offrendo qualche comfort in più. Se arrivate in bici, nei periodi di grossa affluenza non verrete accettati in albergue prima delle quattro-cinque del pomeriggio. Si attende infatti che arrivino tutti i camminanti che hanno precedenza in caso di scarsità di posti.

La Credencial

La Credencial si ritira prima di cominciare il Cammino all'Oficina del Peregrino, va esibita e timbrata in ogni posto in cui vi fermerete a dormire e consente, una volta arrivati a Santiago, di ricevere la Compostellana che attesta di aver percorso il Cammino fino a Santiago. Per riceverla il minimo di percorrenza in bici è di duecento chilometri e ciò è attestato

Cibo e Albergues de peregrinos sono economici: si spende meno di 30€ al giorno

dai timbri, i sellos, apposti sulla vostra credenziale. Ogni sello è infatti diverso dall'altro ed alcuni sono assai ricercati (quello di Roncisvalle ad esempio) ma in generale è bene mettere qualche sello in giornata, tra la partenza e l'arrivo, perché la credenziale resterà

tratta e risulta conveniente qualora arrivate con un volo diretto. Se arrivate in Francia molti treni prevedono la possibilità di portare le bici già montate e si può approfittare dell'attesa tra l'arrivo in aeroporto e la partenza del treno per rimontare la vostra bike.

comodo di trasporto.

In entrambi i casi vi toccherà smontare la bicicletta per farla entrare in una scatola di cartone di circa 130 x 70 x 25; va benissimo lo stesso imballaggio con cui solitamente vengono consegnate le bici ai rivenditori. Quindi non do-

Predisponiamo la bici per il trasporto

Abbassare la sella a livello del manubrio

Smontare le ruote sgonfiate e fissarle ai lati del telaio

Allentare i comandi dello sterzo

Svitare i pedali a gancio

Svitare i freni a disco e fissarli a foderi e forcelle

Svitare il cambio posteriore e fissarlo all'interno dei foderi

Imballare tutto con pluriball in abbondanza e nastro-scotch

Per nostra comodità è bene mettere dentro l'involucro anche tutto ciò che non serve nel trasporto aereo (casco, sacco a pelo, attrezzi, capi tecnici ecc.)

uno dei ricordi più belli del Cammino.

E la bicicletta?

Veniamo al pezzo forte: come trasportare la bici? Se viaggiate in aereo le alternative sono di fatto due: trasportare con voi la bici come bagaglio speciale o spedirla alla pensione dove alloggerete la prima notte. Portare la bici con sé, imbarcandola come bagaglio speciale, ha dei pro e dei contro. In genere costa circa quaranta euro a

Nel caso prevediate più coincidenze è bene spedire la vostra bicicletta circa quindici giorni prima direttamente alla pensione in cui alloggerete la prima sera (l'unica che di fatto dovrete prenotare) mediante un corriere tipo Mail Boxes o altri. Da Santiago è possibile smontare, imballare e spedire la bici direttamente da un'officina specializzata, El Velocipede, che si trova in Rua San Pedro. Spedire la bici costa, tra andata e ritorno, circa duecento euro ma è certamente il metodo più sicuro e più

vete fare altro che andare dal vostro rivenditore, che senz'altro sarà contento di sbarazzarsi degli enormi e lunghi scatoloni che ingombrano il negozio. Occorre infatti un imballaggio usa e getta perché sarebbe impossibile portarsi appresso, per più di 800 km, le sacche per le bici.

Prima di mettere tutto dentro occorre:

- smontare le ruote, sgonfiarle e fissarle ai due lati del telaio;
- allentare i comandi dello sterzo;

- svitare il cambio posteriore con l'occhiello e fissarlo tra i due fori;
- svitare i pedali a sgancio;
- imballare tutto con un bel po' di pluriball.

È bene mettere dentro anche tutto il materiale che non serve in viaggio (sacco a pelo, attrezzi, scarpe con gli agganci, etc.), in genere il pacco peserà all'incirca venti chili. Quando avrete finito vi

sembrerà un po' strano vedere tutto così compatto ma vi assicuro che non vedrete l'ora di rimettere assieme tutto e cominciare a pedalare. ●



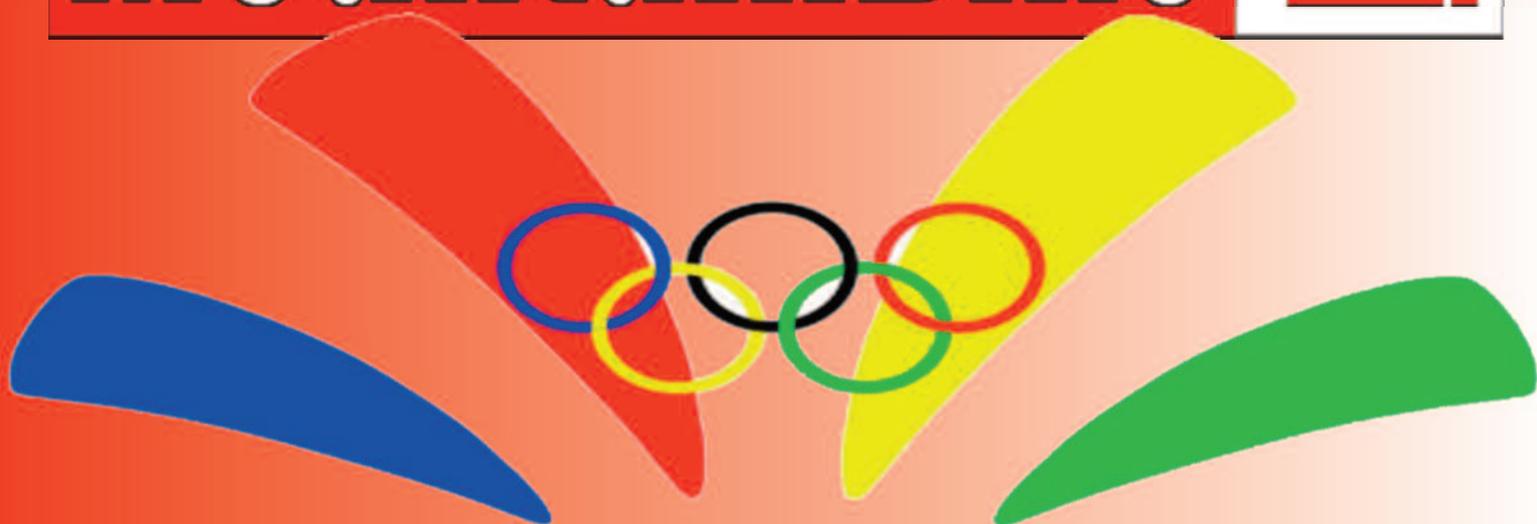
Nel prossimo numero entreremo nel vivo del Cammino. La prima tappa è S. Jean-Pamplona: settanta chilometri in cui affronteremo le durissime rampe pirenaiche, passeremo il confine tra Francia e Spagna sostando a Roncisvalle.

Sei un appassionato di mountain bike, partecipi alle gare, segui gli eventi, scatti tante fotografie e soprattutto ami pedalare nella tua regione, in Italia e nel mondo.

Se vuoi raccontare le tue avventure scrivi a redazione@mountainbikeoggi.it e diventa un nostro collaboratore!

MountainBike

OGGI



2012

L O N D O N

Noi ci saremo
Ad Agosto numero speciale

Stay Tuned

www.mountainbikeoggi.it