

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

MountainBike **Oggi!**

Anno 1 - Numero 5/Dicembre 2012

L'INVERNO È NEMICO DEI BIKERS? FALSO, È IL TEMPO DELLO **SNOW RIDING!!!**



BIANCHI **METHANOL 29 SL**

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

www.mountainbikeoggi.it

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

MOUNTAINBIKE OGGI
ANNO I - N. 5

DIRETTORE RESPONSABILE
Alessandro Petralia

FOTOGRAFIE
Clelia Barbagallo

COLLABORATORI
Paolo Alberati
Andrea Trivellato
Nicolò Musso
Enrico Cavalli
Diego Drago
Alberto Limatore

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

La mountain Bike non ha stagione. Certo il "Generale Inverno" quest'anno si è manifestato con largo anticipo e così dall'Etna alle Dolomiti già da qualche settimana il bianco della neve è protagonista assoluto; nonostante ciò lo sportivo, quello vero, non si arrende mai. Se ne ha possibilità sgonfia un po' le ruote e pedala sulla neve; se la neve è troppa monta ruote chiodate; se proprio non può pedalare mette ai piedi un paio di sci e se, infine, non ha il tempo di fare tutto ciò...non gli resta che issare la bici sui rulli o inforcare la propria spinbike. Insomma vietato impigrirsi troppo davanti al camino! Certo quando le temperature sono estreme qualche accorgimento va adottato: e così come il nostro fisico va difeso dal caldo estremo in estate, allo stesso modo andrà difeso dal freddo. Ecco allora i consigli del Dr. Nicolò Musso su quali cibi preferire in questa fase della stagione nella rubrica dedicata all'alimentazione.

Parecchio interessante anche la rubrica dedicata all'allenamento curata come sempre da Paolo Alberati, che presenta una novità davvero stuzzicante...il reality training: a partire da questo mese infatti il protagonista sarà un biker reale, Mister X, che seguiremo nei suoi allenamenti basati sul metodo forza&ossigeno monitorando l'evoluzione delle sue prestazioni attraverso test e schede. Chi invece non vuol farsi mancare una nuova mtb sotto l'albero di natale e sia dilaniato dal dilemma della scelta tra full o front potrà leggere cosa ha dire a tal proposito Andrea Trivellato che ci illustra i pro e i contro di ciascun modello. Non resta che augurare buona lettura e buone feste!



SOMMARIO

07 TUTTO L'ABC DELLA MTB
IN SOLI CINQUE GIORNI

09 ALIMENTAZIONE
*FREDDO? OCCHIO ALL'EFFETTO
TERMOGENICO DEI CIBI*

12 TEST BIKE
*BIANCHI METHANOL 29 SL
ANIMA RACE, DESIGN TUTTO ITALIANO*

18 REALITY TRAINING
*RAPPORTO PESO/POTENZA
COSA È E COME SI MIGLIORA*

23 BIKE TRIAL
*UNA GARA VISTA DA BAMBINO
COSÌ INIZIÒ LA MIA CARRIERA*

26 TECNICA
*FRONT O FULL? SCEGLIAMO BENE, MA
RICORDIAMO CHE LA BIKE NON FA IL BIKER*

31 GPS
*IMPARIAMO A SETTARE IL GPS
PER SFRUTTARLO AL MEGLIO*

34 ETNA
SU E GIÙ IN UN SOLO GIORNO

42 PEDALANDO VERSO SANTIAGO
DAI MONTES DE OCA ALLE PRIME MESETAS

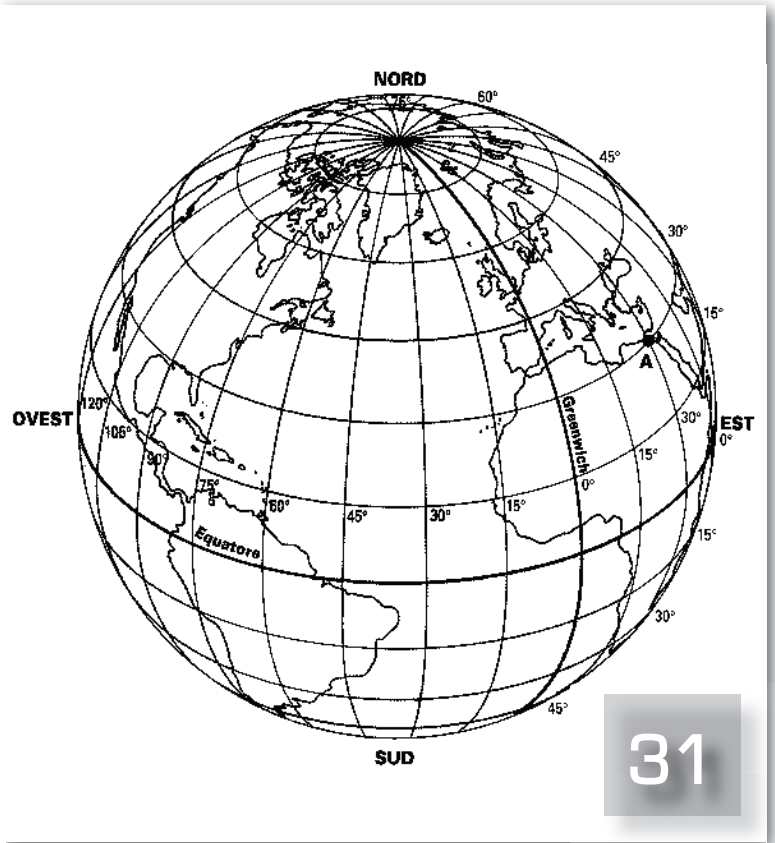
12

42

09



34



31



18



26



23

Kento Racing Team



Dalle parole ai fatti nel più breve tempo possibile. Così si può riassumere la nascita del Kento Racing Team. Fino ad un mese fa erano solo voci che circolavano nell'ambiente ma sabato 1 Dicembre 2012 con un primo raduno collegiale il Team si è presentato al gran completo ed in veste ufficiale. La location del ritrovo è stata un paesino vicino Carsoli immerso nel verde e ricco di sentieri sterzati per far divertire i Kento Biker. La macchina organizzativa con a Capo Massimo Brizzi, patron del Team, si è mossa subito alla grande, permettendo in mattinata, durante le foto di rito, la presentazione di tutti gli atleti, per poi spostarsi nella location prescelta per un allenamento di gruppo e qualche scatto in tenuta da Gara. Presente il Sorano Giuseppe Romano (www.iZiro.it) vice presidente del gruppo, nonché atleta, che si occupa delle foto e del nuovo sito Web che sarà online i primi di Gennaio. La cosa che impressiona maggiormente è la carica naturale che un

nuovo Team ha dato a tutti gli atleti di tutte le categorie ed età, disposti il prossimo anno a dare il 200%. I ragazzi sono apparsi subito affiatati e dai sorrisi sui volti sicuri di aver fatto la scelta giusta. Roberto Crisi sarà la guida del gruppo nonché l'atleta dal quale ci si aspettano i risultati più importanti tra gli elite: al suo fianco il giovane Gabriele Casonato che avrà il tempo di crescere e imparare da un maestro come Roberto i segreti della MTB. Con loro un folto gruppo di Master con a capo Michele De Santis pronti a dare del filo da torcere agli avversari e in tutte le gare. Presenti Massimiliano Sellini e Vinicio Visentini, DS e preparatore il primo e fisioterapista il secondo, che hanno dato indicazioni ai ragazzi per quanto riguarda allenamenti e alimentazione. Non potevano mancare Alessia Faggioli che si è subito messa in moto per organizzare le prime trasferte e il fido Meccanico Fabrizio Grappini che ha assistito i ragazzi nell'uscita. Non manca proprio

nulla ora tocca solamente fare tanta fatica per prepararsi al meglio per i primi appuntamenti 2013. Un ringraziamento va a tutti gli sponsor che hanno permesso la nascita del Team e soprattutto a Giulio della Gi-Esse che in tempi record ha fornito ai Biker l'abbigliamento da Ciclismo.

GLI ATLETI

ROBERTO CRISI
GABRIELE CASONATO
FABRIZIO LAUTIZI
PAOLA PETRINI
OTTAVIO FRANCHI
PIERPAOLO CHIALASTRI
FRANCESCO ZAGARESE
GIANCARLO PAGANO
MASSIMILIANO FONTANA
GIUSEPPE ROMANO

Kento Racing Team,
67071 Carsoli (AQ),
Web: *sito in costruzione*

TUTTO L'ABC DELLA MTB IN SOLI CINQUE GIORNI

USCITE DIDATTICHE DEDICATE AI PRINCIPIANTI: UN SUCCESSO



L'associazione Pesaro Trek & Bike Experience in collaborazione con il portale di comunicazione Moretta Team dedicato ai Biker della provincia di Pesaro e Urbino (www.morettateam.it) si dedica all'organizzazione di tour di gruppo per turisti e uscite per biker locali nella provincia di Pesaro e Urbino.

Nei mesi di ottobre e novembre, insieme ai maestri di Mountain Bike Ami e ai gruppi di Biker

Il ciclo di uscite è stato organizzato dall'associazione Pesaro Trek&Bike Experience insieme al Moretta Team

della provincia di Pesaro (For.Bici di Fano, Capre Sciolte, Mufloni Racing Team...etc...) il sodalizio ha dato vita a 5 uscite didattiche per principianti della Mountain Bike.

L'iniziativa è stata denominata

"ABC della MTB" e si è svolta su tutto il territorio della provincia del pittore Raffaello e del compositore Gioacchino Rossini. L'organizzatore è stato Andrea del Moretta Team, portale di comunicazione dedicato ai biker locali, che con il suo Staff ha organizzato le uscite di cui due per sole donne.

Le 5 uscite si sono svolte nel Parco Miralfiori a Pesaro, lungo il tragitto della Valle del Metauro che da Fano giunge a Cartoceto (nota patria dell'olio d'oliva) dove il gruppo di biker ha ricevuto accoglienza della proloco a suon di bruschetta e vino novello - il ritorno per fortuna era in discesa! - e infine all'interno del Parco San Bartolo, un colle dove single track e sentieri si snodano con vista mare.

La grande chiusura è stata alle Cesane, il bosco nei pressi di Urbino dove i Fratelli Mufloni

hanno organizzato un benvenuto "coi fiocchi" agli oltre 40 partecipanti.

Come si sono svolte le uscite? Non avendo sempre a disposizione dei maestri autorizzati all'insegnamento, il primo raduno conoscitivo per formare il gruppo è stato fatto all'interno del parco cittadino nel centro della città di Pesaro, dove in meno di 2 ettari recintati si possono ritrovare tutte le condizioni e gli ambienti tipici della Mountain Bike quali il sottobosco, i dislivelli, i sentieri single track e le pendenze su terreni "instabili". La guida Ami Bike, intervenuta per l'occasione insieme agli amici Niccolò, Arianna e Massimiliano (guida ambientalista AIGAE), ha fatto da accompagnatore attraverso un circuito di 3 km ripetuto più volte, con pause durante le quali il Geologo Marini spiegava la storia della

Villa Albani interna al Parco e alcune curiosità sul parco...unendo al gusto della pedalata in compagnia il piacere della cultura locale. A fine giro il serpentine si è snodato lungo il fiume Foglia per un tracciato di bassa difficoltà, tale da essere percorribile anche dai 3 minorenni accompagnati dalle proprie mamme.

La seconda uscita è stata più goliardica: risalendo la valle del fiume Metauro si è percorso un tracciato di strade bianche per arrivare dalla città Romana di Fano al paese di Cartoceto. Il gruppo dei biker ha trovato l'accoglienza dell'assessore al Turismo e del presidente della

La presenza dei maestri di mtb ha reso l'esperienza, oltre che divertente, utile ad affinare la tecnica di guida

Proloco che in occasione della Festa dell'Olio ha offerto un rinfresco ai partecipanti.

Il momento più tecnico delle uscite ABC della MTB è coinciso sicuramente con la terza uscita grazie alla presenza del Maestro diplomato Amibike Michele Piersantini che ha tenuto una lezione itinerante sul colle del parco San Bartolo: peccato per un acquazzone che a metà percorso ha costretto tutti alla ritirata. Nonostante l'imprevisto l'indomani si leggevano sui social network solo commenti entusiasti per l'esperienza, la bravura dell'insegnante e persino per il piacere di aver fatto mountain bike sotto la pioggia (strani questi bikerSmile!?).

L'uscita che ha suscitato maggiore entusiasmo è stata quella

nel Bosco delle Cesane dove per l'alto numero di partecipanti (42!) abbiamo frazionato in tre gruppi secondo le capacità e il mezzo a disposizione, con un accompagnatore da Free ride/DH (alle Cesane c'è un bellissimo tracciato da DH con paraboliche, salti e varianti spettacolari), due guide per i pedlatori base e due guide più un maestro della Federazione Ciclistica Italiana per i principianti.

L'esperienza sarà ripetuta senz'altro a marzo-aprile 2013: il grazie da parte della Pesaro Trek & Bike va a tutto lo Staff e ai maestri e accompagnatori che hanno reso possibile la serie di eventi, ma soprattutto a chi li ha animati con la propria presenza entusiasta...i bikers!

Andrea Paoloni





FREDDO? OCCHIO ALL'EFFETTO TERMOGENICO DEGLI ALIMENTI

EVITIAMO I CIBI LA CUI DIGESTIONE RICHIEDE TROPPE CALORIE

Il ciclismo e più in generale l'attività fisica sono condizionati da una moltitudine di fattori: in alcuni sport i parametri esterni alla disciplina sono pochi, mentre in altri sono molti e alcuni possono essere anche determinanti.

Difendersi dal freddo

Nel ciclismo ad esempio i fattori ambientali giocano un ruolo fondamentale: già in un numero precedente abbiamo parlato del caldo e della necessità di idratarsi per non incorrere in un

calo brusco repentino e irrecuperabile (almeno nell'immediato tempo della competizione) delle prestazioni. Adesso ci troviamo ad affrontare il problema opposto in un periodo di "magra" agonistica ma di fortissimo impegno dal punto di vista della preparazione fisica. Se infatti in piena stagione agonistica il rischio è il caldo e quindi la disidratazione, in piena

In inverno chiediamo al fisico un dispendio energetico doppio: uno per l'esercizio motorio e uno per la termoregolazione

preparazione invernale il pericolo è rappresentato dal freddo intenso. Freddo che non è rischioso per la salute (almeno che non ci si alleni a 3000 metri rischiando di esser travolti da una valanga), ma che può essere devastante dal punto di vista del rendimento.

Omeostasi termica

Il motivo di tutto ciò è lo stesso per cui bisogna star "freschi" in estate: parliamo del concetto di Omeostasi termica. L'omeostasi in biologia per definizione è la

“capacità degli organismi viventi di mantenere un equilibrio interno pur nel variare delle condizioni esterne”. Negl’esseri viventi quindi è la tendenza naturale al raggiungimento di una relativa stabilità delle proprietà chimico-fisiche interne: tale stato di equilibrio deve mantenersi nel tempo, anche al variare delle condizioni esterne. Un parametro fondamentale che deriva dai processi di omeostasi è la temperatura Corporea: In condizioni normali la temperatura corporea deve mantenersi tra i 36,6 °C i 37,4 °C (±0,4 °C). Il range come si può notare è molto limitato e il corpo mal tollera variazioni anche di pochi gradi: questo significa che in generale il nostro corpo spende energia e mette in atto una serie di accorgimenti a prescindere dal tipo, dalla durata e dalla temperatura a cui lo stesso sforzo stesso viene ef-

La Termogenesi indotta dal freddo (Tif) è l'insieme di processi metabolici atti a creare calore

fettuato. Per dare un nome a tutto ciò possiamo parlare di Termogenesi indotta dal freddo, TIF (o CIT dall’inglese Cold-induced thermogenesis) che è l’acronimo che definisce la serie di processi metabolici atti a creare “calore”. Dal punto di vista metabolico, la TIF rappresenta il dispendio energetico indotto dalla temperatura ambientale per mantenere la temperatura corporea accettabile. Ovviamente la TIF sarà tanto maggiore quanto minore è la temperatura ambiente. A questo punto quindi risulta chiaro come un alimentazione corretta in uno sportivo agonista e non che fa attività all’aria aperta dovrà adeguarsi alle condizioni atmosferiche diverse. Normalmente il buon senso paga e una corretta alimentazione ci fa prediligere le insalate fresche in estate e le verdure cotte o le zuppe in inverno. Cosa assolutamente sacrosanta ma non sufficiente, almeno non per chi chiede al proprio corpo contemporaneamente un dispendio energetico

per l’esercizio e uno per la termoregolazione.

Effetto termogenico del cibo

A tal proposito è importante sapere che il nostro corpo “spende energia per digerire i cibi e lo fa in maniera inversamente proporzionale al potere calorico dei cibi stessi.” Questo concetto nel Fitness viene chiamato “effetto termogenico del cibo” ma più semplicemente dipende dai processi biochimici che stanno alla base della digestione degli alimenti: tali non sono tutti dispendiosi allo stesso modo per l’organismo.

Esempio: proteine, 5Kcal per 1gr, spendiamo circa il 30% del potere calorico per digerirle. Lipidi, 9,5Kcal X 1 gr, spendiamo circa il 3% del potere calorico per digerirle.

Cosa mettere nel piatto?

Ovviamente non possiamo buttare alle ortiche tutto ciò fin qui detto e non possiamo neanche pensare di mangiare grassi in



È IMPORTANTE SAPERE CHE IL NOSTRO CORPO SPENDE ENERGIA PER DIGERIRE I CIBI E LO FA IN MANIERA INVERSAMENTE PROPORZIONALE AL POTERE CALORICO DEI CIBI STESSI: PER QUESTO I LEGUMI COSTITUISCONO UNA FONTE ENERGETICA IDEALE PER LE LUNGHE PEDALATE INVERNALI

quantità: otterremmo sicuramente un effetto “anti-freddo” ma, questo sarebbe dato dallo strato adiposo che accumulerebbe e non da un'alimentazione corretta. Anche qui il segreto sta nel riuscire a combinare bene gli alimenti e in tal senso non possiamo non fare riferimento ai legumi. I legumi infatti sono tra i vegetali più ricchi di proteine e di amido: sono una buona fonte energetica, sono ricchi di fibre e contengono le vitamine del gruppo B (B1, B2 e niacina), ferro, calcio e potassio.

Anche nelle stagioni fredde, oltre ai legumi, non deve mancare mai la frutta di stagione a cui possiamo aggiungere con moderazione la frutta secca (le noci, mandorle e simili): consi-

gliato anche spalmare un po' di burro insieme alla marmellata e al miele e soprattutto il pesce che è ricco di grassi, in particolare di acidi grassi polinsaturi e omega 3.

Insomma inseriamo una fonte di “calore” nella dieta che aiuti il corpo a tollerare le rigide temperature, niente più niente meno di quello che fanno i popoli nordici abituati a convivere con temperature rigide e da sempre a “mangiare alimenti contro il freddo”. Inoltre aiutiamoci da soli evitando prima di un allenamento tutte quelle bevande che possono contrastare la termo-

Thè e caffè aumentano il metabolismo e quindi non aiutano il nostro corpo a mantenersi ben caldo

regolazione durante allenamenti freddi: come ad esempio il caffè o il thè che hanno un lieve potere termogenico (aumentano il metabolismo) e quindi non favoriscono di certo il nostro corpo già impegnato a produrre energia e a mantenersi caldo. Infine pure in condizioni di freddo è sempre bene tanto: spesso infatti il sintomo della sete diminuisce, tuttavia ogni volta che immettiamo aria fredda nei polmoni, questa si riscalda e si umidifica e quando poi espiriamo l'aria porta via con sé questo calore e questa umidità (la classica nuvoletta di fumo che emettiamo in inverno). Tale scambio di calore e di umidità con l'esterno causa una perdita di calore e quindi di liquidi che dovranno essere reintegrati!

**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!**



TEST BIKE

BIANCHI M ANIMA SFACCIATAM

La competizione nel campo delle 29 pollici è ormai spietata: in un paio di anni l'ambiente racing è stato letteralmente con-

quistato dalle "ruotone" sia che si tratti di Olimpiadi, che di un qualsiasi campionato regionale. Bianchi non si è certo tirata in-

dietro e anche nel 2013 si presenta sul mercato con l'appeal di un marchio storico e tutto italiano. L'azienda di Treviglio ha



ETHANOL 29 SL

ENTE RACE, DESIGN TUTTO ITALIANO

messo a disposizione di MountainBike Oggi una Methanol 29 SL 29.2 e noi l'abbiamo testata in lungo e in largo.

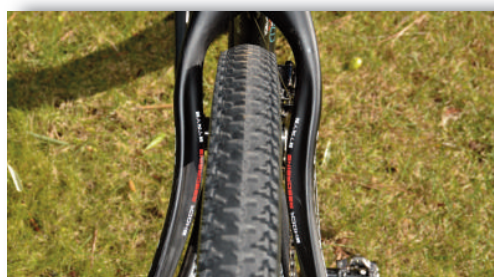
Carattere deciso

Poco spazio agli equivoci: la

Methanol 29 SL 29.2 ha un'anima decisamente race. L'altezza del movimento centrale posta a soli 305 mm da



Piegato del tubo piantone
Il ritrovato, tipico delle 29" di casa Bianchi, contribuisce ad aumentare il comfort soprattutto durante le prove di endurance.



Foderi obliqui a "S"
Il carro posteriore da 437 mm è molto compatto: il disegno dei foderi obliqui serve ad attutire le sollecitazioni, altrimenti troppo forti, sul posteriore.



Pignoni e corone
Le due corone da 38 e 24 denti, uniti al pacco pignoni 11-36, consentono al biker di districarsi su ogni terreno, anche nelle rampe più dure.

terra e il carro posteriore di 437 mm (per la bike misura 48 in prova) conferiscono alla bici un baricentro sufficientemente basso e quelle doti di compattezza che saranno tanto apprezzate dai bikers agonisti.

Un'anima race racchiusa però in un corpo sobrio: la livrea del telaio non esibisce infatti colori sgargianti, ma un grigio molto

scuro che lascia intravedere le venature tipiche del carbonio ed è interrotto qua e là solo dal bianco, dal verde e dal rosso delle scritte. L'estetica non è certo la cifra principale di una mountain bike, ma come sempre anche l'occhio vuole la sua parte: da questo punto di vista la Methanol 29 Si esibisce indubbiamente eleganza ed armo-

nia di forme. L'effetto di sproporzione che le "ruotone" da 29" conferiscono spesso alle mtb è stato insomma evitato: a tale risultato contribuisce indubbiamente la piega abbastanza pronunciata del tubo piantone.

Il telaio

Proprio tale caratteristica, ti-





Trasmissione

I comandi X9 accoppiati a deragliatore e cambio XO garantiscono precisione e affidabilità a costi relativamente contenuti.



Sospensioni

Il modello testato monta il top di gamma Magura: la forcella lavora bene in ogni situazione e ha il pregio di bloccarsi del tutto con pop-lock chiuso.



Sistema Press Fit 30

La maggiore dimensione della calotta permette di realizzare la scatola del movimento centrale in fibra di carbonio invece che in alluminio con peso inferiore.

pica delle mtb da 29" di casa Bianchi, unita al carbonio di alta gamma con cui è realizzato il telaio, conferisce al mezzo quell'elasticità determinante (oltre che nell'estetica) nel comfort di guida.

Durante il riding gli urti e i sobbalzi provenienti dal posteriore non si andranno a scaricare direttamente sulla colonna

vertebrale del biker, che oltre ad evitare eventuali infiammazioni o traumi alla schiena potrà giovare di una maggiore aderenza al terreno soprattutto nelle salite sconnesse.

Il telaio della 29.2 SI è realizzato in fibra di carbonio con reggisella integrato, tubo sterzo conico 1.5"-1.1/8" e movimento centrale Press Fit 30:

presente anche il T-NET protection (rete in titanio posizionata in fase di stampaggio nella parte inferiore del tubo obliquo, per proteggerlo dall'impatto con sassi e detriti scagliati dalla ruota anteriore), mentre si notano parecchio i foderi posteriori obliqui molto sagomati a "S" per meglio assorbire le sollecitazioni verticali.

SPECIFICHE TECNICHE

GENERALI

Nome prodotto: *Methanol 29 SI 29.2*
Telaio: *Carbon, headset 1 1/8 to 1/5*
Misure: *43, 48, 53*
Peso: *10,4 chilogrammi*

SOSPENSIONI

Forcella: *Magura TS8 R*

RUOTE

Cerchi: *Sungrillè Black Flag*
Coperture: *Hutchinson Pyton*

TRASMISSIONE

Comandi: *Sram X9*
Cambio: *Sram XO*
Deragliatore: *Sram XO*
Catena: *Sram*
Guarnitura: *FSA Aft. Com. PF 38/24 T*
Pignoni: *Sram*

FRENI

Freni: *Magura MT4, 160mm Storm SI rotors*

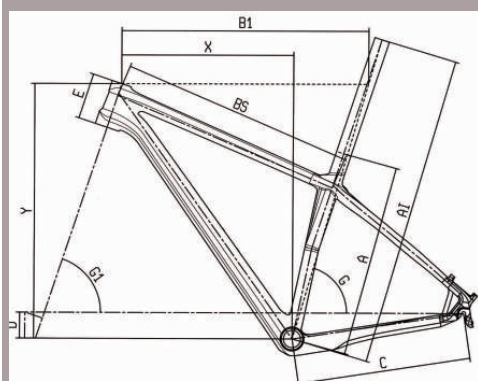
STERZO

Attacco: *FSA OS 99 CSI - AI 7050 core with integrated carbon structure*
Piega: *FSA Afterburner Flat, 630mm*

SELLA

Sella: *Selle San Marco Concor*
Reggisella: *Ritchey Wcs Stubby, 38.35 x50 mm, 8 mm seatback*

ANGOLI E MISURE



A	AI	B1	BS	C	D	E	G	G1	Y	X
480	780	620	586	437	65	115	73.5	71.5	636	432

*Valori riferiti alla bike in prova taglia 48

INFO COMMERCIALI

Casa costruttrice: *Bianchi*
Prezzo di listino: *3.990 euro*
Distributore: *FIV EDOARDO BIANCHI Spa*
VIA DELLE BATTAGLIE, 5
24047 TREVIGLIO (BG)
Italy
Tel. *+39 0363 3161*
bianchi@bianchi.com
http://www.bianchi.com

L'allestimento

Il modello di casa Bianchi che abbiamo provato è la versione 29.2, che è la sorella "inferiore" della top di gamma, la Team Replica. L'allestimento tecnico è di tutto rispetto: spicca il sistema di trasmissione tutto rigorosamente Sram con comandi X9, cambio e deragliatore XO e guarnitura 38/24. La forcella è una Magura (TS8 R) così come i freni (MT4 con rotori da 160 mm): le ruote in dotazione sono le Sungrillè Black Flag con coperture Hutchinson Pyton, mentre la sella è una San Marco Concor su reggisella Ritchey Wcs Stubby (per tutti i dettagli si rimanda alla colonna contenente le specifiche tecniche).

Il test

Abbiamo provato la Methanol SI 29.2 in tutte le situazioni in quattro uscite: oltre cento chilometri in tutte le condizioni climatiche (per lo più freddo intenso) e davvero su ogni tipo di terreno (pietraie, sottoboschi, sterrati compatti, sabbia ecc.) in percorsi variegati, con profili altimetrici "nervosi" e tantissimi single tracks.

Il primo impatto con manubrio a piega da 630 mm e baricentro basso può provocare qual-

che attimo di smarrimento, tuttavia basta mettere la bike sul suo terreno naturale per trovare un feeling immediato: non appena la strada sotto le ruote si impenna, la nostra Methanol mostra infatti tutto il suo carattere. In pratica più la salita si fa pendente e accidentata più la bici lavora al meglio: le "ruotone" scorrono agevolmente su ostacoli come pietre e grosse

Nelle discese veloci la bici si dimostra maneggevole assicurando divertimento e performance di livello

radici mentre la fibra di carbonio, leggera e flettente, fa la sua parte nell'assorbire urti e contraccolpi garantendo la massima aderenza. Con la catena sulla corona anteriore da 24 denti la bici sale praticamente ovunque...garantito da chi ha messo a durissima prova la bici sul roccioso terreno lavico dell'Etna!

Nella percorrenza dei tratti più scorrevoli, quando il biker si alza sui pedali per rilanciare la velocità, la Methanol garantisce un'ottima reattività anche se è fuor di dubbio che ruote più leggere e più scorrevoli di quelle in dotazione (di media gamma)



PIÙ LA SALITA SI FA RIPIDA E ACCIDENTATA PIÙ LA METHANOL LAVORA AL MEGLIO: LE RUOTE DA 29" SUPERANO BENE GLI OSTACOLI E L'ADERENZA RISULTA OTTIMALE



avrebbero assicurato un feedback maggiore in tal senso.

Nelle discese veloci, anche molto sconnesse, la Methanol assicura performance di altissimo livello e – perché no? – anche tanto divertimento: le ruote da 29" pollici e il manubrio a piega da 630 mm permettono infatti al biker di affrontare le curve con angoli di inclinazione impensabili per una 26", mentre la forcella Magura TS8 R (il top di gamma!) fa benissimo il suo mestiere.

Qualche imperfezione il sistema frenante lo ha invece mostrato nelle decelerazioni violente: nelle sollecitazioni estreme infatti i freni Magura Mt4 (di media gamma) si rivelano piuttosto "scorbutici" e poco progressivi.

Il tecnico lento in discesa è per definizione il terreno in cui le 29" pagano pegno rispetto alle sorelle di taglia più piccola: la Methanol 29.2 SI non fa eccezione, tuttavia non si può non segnalare a suo favore

l'estrema precisione della forcella Magura TS8 R che con escursione bloccata (a differenza di tanti altri modelli in commercio) diviene totalmente rigida consentendo al biker di mettere la ruota esattamente dove vuole. Le ruote maggiorate inoltre aiutano in tutte quelle situazioni in cui le masse rotanti da 26" rischierebbero di impuntarsi.

In sintesi

La Methanol 29 SI 29.2 è indubbiamente una bici in grado di soddisfare le richieste dei bikers più esigenti. Ha un animo decisamente race spendibile sia in ambito Cross Country, grazie alle doti di leggerezza, compattezza e reattività, che in ambito Gran Fondo o Marathon grazie alla flessibilità di un telaio in carbonio di ottima fattura, che garantisce il comfort necessario nelle prove di endurance.

L'estetica è elegante e l'allestimento è nel complesso davvero notevole con qualche riserva per il sistema frenante: maneggevole e versatile in tutti i terreni, la Methanol con le

"ruotone" da il meglio di sé quando il gioco si fa duro e nelle salite ripide e accidentate. Caratteristica che la rende la compagna ideale del biker che non si tirerebbe mai indietro di fronte a percorsi impegnativi e che cerca un mezzo che lo assista al meglio nelle proprie sfide.

Alessandro Petralia

IL TEST

LE PROVE

Uscite: 4
 Chilometri: 120
 Tempo di percorrenza: 8h;30'
 Percorsi: *terreni naturali (Pietraie, sabbia, sterrati compatti, sottobosco), salite ripide e sconnesse, discese veloci e tecnico lento, prevalenza di single tracks con tratti su carrozzabile forestale*

SEMAFORO VERDE 🟢

Telaio: *carbonio leggero e reattivo, comfort assicurato grazie al ritrovato tecnico della piega nel tubo piantone.*
 Sospensioni: *top di gamma Magura, lavorano benissimo in velocità; apprezzabile nelle situazioni di tecnico lento la rigidità totale con pop-lock chiuso.*
 Trasmissione: *veloci e precise le componenti Sram XO-X9.*

SEMAFORO GIALLO 🟡

Freni: *Magura MT4 (media gamma) poco progressivi.*



RAPPORTO POTENZA/PESO? COSA È E COME SI MIGLIORA SCOPRIAMOLO SEGUENDO UN ATLETA REALE...MISTER X

Quello stato magico di benessere che ti fa sentire leggero, quando pedali ma anche quando vivi.

Quella sorta di motore aggiuntivo, quel "turbo" che ti accompagna mentre vai e non ti fa sentire la fatica, anzi te la fa sentire "giusta", insomma addirittura te la fa piacere: e questo rende tutto più bello.

Quel tepore alle gambe che spingono, gli avversari di fianco invece stanno a bocca aperta, ansimano, si staccano, maledicono la salita che a te invece scorre sotto le ruote con naturalezza.

Ed il bello di tutto questo, è che tu per primo ne sei meravigliato, una magica scoperta che fai in corsa, prima non lo sapevi, non te n'eri mai accorto, ma ora invece il sogno si materializza, è tutto vero e tu ne sei il protagonista: è arrivata la condizione di forma.

La condizione di forma: cos'è?

Agognata da ogni atleta, dal professionista di più alto livello all'amatore che vuol solo pedalare

L'IDENTIKIT DEL NOSTRO MISTER X



**290
watt soglia**

**4,2
watt/kg**

**11,5%
massa grassa**

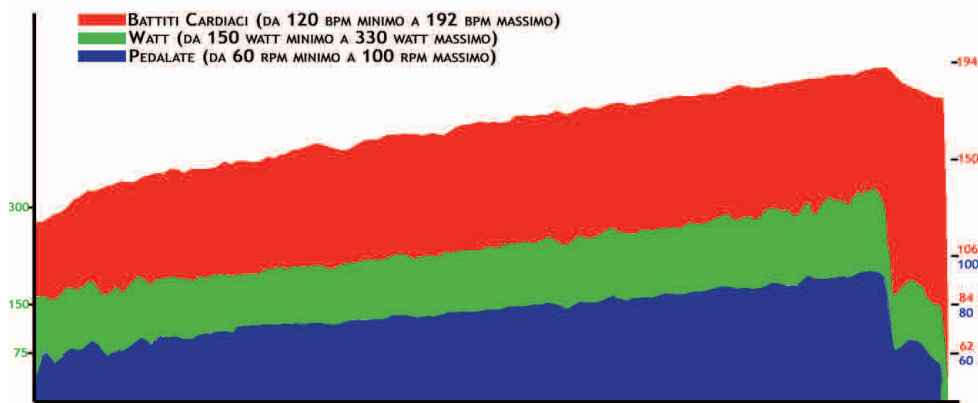
**69 Kg
peso
corp.**

**183
bpm
soglia**

Mister X lavora nel campo della pubblicità e non ha gran tempo di allenarsi: poco meno di due ore per due giorni la settimana (martedì e giovedì) più un giorno sicuramente più lungo nel fine settimana, sino a quattro ore di pedalata (a volte anche entrambi i giorni del weekend). Ha 42 anni, è alto 1 metro e 72 centimetri e pesa 69 chilogrammi, con un 11,5 % di grasso corporeo.

RISULTATI TEST SRM
S/O2=93; Soglia/Watt=183bpm/290Watt;
FCmax=192bpm; Data test= 03/03/12; Progr. invernale.

OBIETTIVO PLAUSIBILE: perdere peso e aumentare la potenza per raggiungere entro marzo 5,15 watt/kg!!!



I risultati del test SRM di Mister X: il test dura 10 minuti e prevede uno sforzo crescente fino ai valori massimali

stando bene, anche senza gareggiare, la condizione di forma è costituita da un insieme di componenti tra le quali l'allenamento è solo una parte.

Noi oggi parleremo soprattutto di questo, ma ci piace proporre comunque la panoramica di ciò che costituisce la condizione e di quali componenti è fatto un campione (nello sport e nella salute).

Nel grafico dedicato vedete un grande ellissi che contiene tre componenti, il cui ordine di grandezza rappresenta anche il suo livello di importanza. Per fare un atleta forte e sano bisogna: a) sapersi allenare bene e mangiar bene, b) scegliere la bici giusta e specialmente nella Mtb avere giuste capacità di guida e perizia tecnica, c) avere una mente ben salda, che pensa positivo, preparata a fare fatica, a farsi piacere la fatica.

Come ben capite un atleta solo forte, magari anche ben motivato psicologicamente, ma che non sa guidare la bici in discesa o che guida una bici da 14 chilogrammi, fa fatica ad emergere.

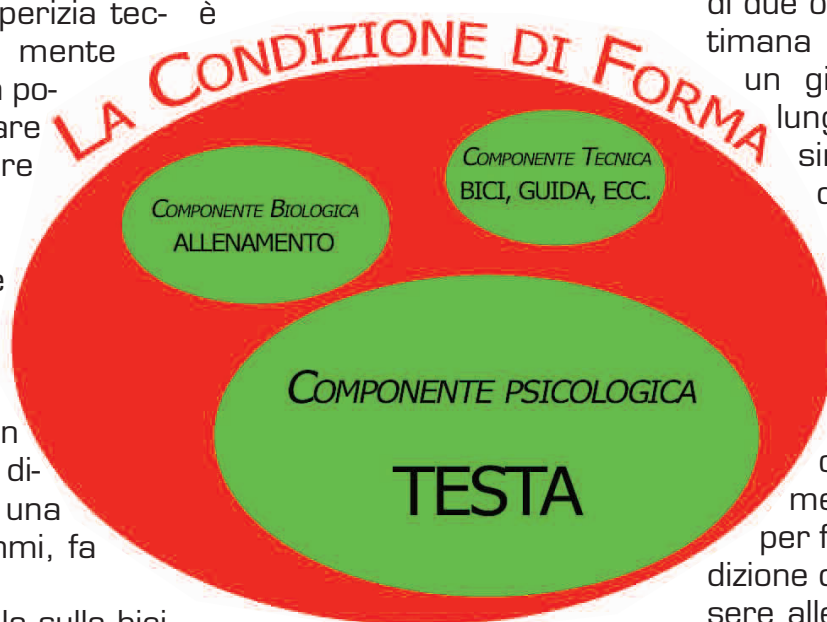
Un atleta che pedala sulla bici più leggera e prestativa (e costosa...) del mercato, con una gran convinzione mentale ma venti chilogrammi di sovrappeso, va poco lontano: alla

prima salita paga pegno e si deve accontentare di posizioni di rincalzo.

Ma un atleta con una gran testa, che ama fare fatica, che ragiona su come ridurre il gap dai suoi avversari, che non ha la miglior bicicletta a disposizione ma comunque la sua bici da dieci chilogrammi che lo assiste a sufficienza, che anche se poco allenato cerca di tirare fuori da sé il massimo che può, quello è di sicuro un atleta che si diverte e raggiunge il suo primo scopo che è quello di sentirsi realizzato.

Tutto ciò per sottolineare che la componente psicologica da sola può più delle altre due messe insieme.

Ma, detto questo, il campione è



quello che sa sintetizzare nel momento giusto della stagione tutte le componenti, perché ha compiuto un percorso ragionato e logico, allenandosi in tutti

e tre i campi, ed al momento della verità (la gara dell'anno) tira fuori il meglio di sé.

Il percorso di Mister X

Con questa edizione del nostro giornale online inauguriamo una sezione di allenamento su un atleta reale ma che nascondremo dietro al nome di Mister x. Noi Quindi ci occuperemo di allenamento; l'aspetto psicologico

La condizione di forma è costituita da varie componenti, tra le quali l'allenamento è solo una parte

infatti lo si affronta di solito con il mental trainer, figura sempre più spesso accanto agli atleti di alto livello (la moglie di marco Aurelio Fontana è anche psicologa dello sport e sua mental trainer personale, ndr), mentre l'aspetto tecnico lo si cura con il Maestro di mountain bike.

Noi appunto trattiamo l'allenamento del nostro Mister X che di mestiere lavora nel campo della pubblicità, non ha gran tempo di allenarsi, poco meno di due ore per due giorni la settimana (martedì e giovedì) più un giorno sicuramente più lungo nel fine settimana, sino a quattro ore di pedalata (a volte anche entrambi i giorni del weekend).

Il nostro Mister X vorrebbe gareggiare già da metà marzo, ha oggi a disposizione due mesi e mezzo di tempo per far maturare la sua condizione di forma, ci chiede di essere allenato per il debutto ma ha diversi problemini da risolvere, tra cui per primo quello di una posizione errata sopra la bici e soprattutto alcuni chilogrammi da perdere. Ha 42 anni

di età, è alto 1 metro e 72 centimetri e pesa 69 chilogrammi, con un 11,5 % di grasso corporeo.

I meccanici della Ferrari e i parametri da valutare

Gli spieghiamo che il lavoro che dovremo fare insieme è lo stesso che fanno i meccanici, carrozzieri e addetti all'aerodinamica della Ferrari per far rendere al meglio quella macchina.

Si mettono tutti seduti intorno al tavolo e cominciano ad analizzare i vari settori su cui lavorare e si accorgono che hanno tre ambiti particolari su cui insistere, per poi aumentare il rendimento del bolide. Poi iniziano i test di verifica, che per noi cicli-

La componente *testa* è quella basilare: per alleggerire il peso nostro e della bici basteranno infatti alcuni accorgimenti

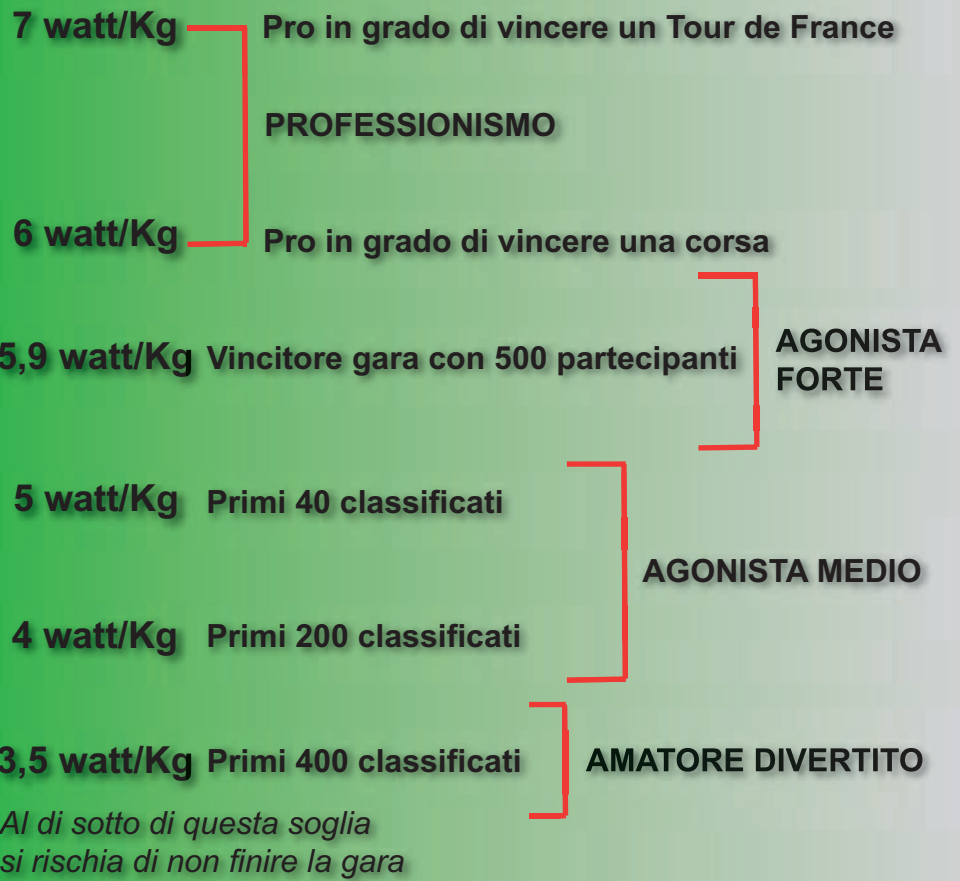
sti significa fare il Test di soglia anaerobica.

L'obiettivo per i meccanici e per noi ciclisti è di aumentare i cavalli del motore e ridurre il peso da trasportare, insomma aumentare il nostro rapporto potenza/peso e quindi la Cilindrata della macchina ferrari/uomo.

Il primo ambito su cui lavorare quindi è il motore: proprio qui interviene il meccanico, ossia nel nostro caso l'allenatore che eseguendo il test di soglia con misuratore di potenza (SRM o POWER TAP che sia) cerca di valutare le caratteristiche del motore già presente e capire soprattutto come migliorarlo, renderlo più potente.

Come se la cava il nostro Mister x nel test in questione? Benino: nel momento in cui comincia a superare la frequenza cardiaca di soglia (per lui 183 battiti) e quindi lì in poi a

SCALA DEI VALORI AGONISTICI SULLA BASE DEL RAPPORTO TRA WATT EROGATI PER OGNI CHILOGRAMMO DI PESO CORPOREO



produrre un po' troppo acido lattico (non riuscendo così a protrarre lo sforzo per più di qualche minuto) Mister x eroga circa 290 watt, ossia "cavalli" di forza sui pedali.

Il secondo aspetto da curare è il telaio: i carrozzieri della Fer-

rari sanno infatti benissimo che più riescono ad alleggerire il telaio, meglio il motore riesce a spingere l'auto in velocità.

Qui noi andiamo a rilevare nel nostro atleta un peso che come detto è pari a 69 chilogrammi: dal relativo esame plicometrico rileviamo un 11,5% di grasso,



Nicolas Samparisi, maglia rosa U23 al Giro d'Italia Ciclocross 2012, effettua un test biomeccanico presso uno dei centri A&G Sporting.

PREPARAZIONE FONDAMENTALE

(PRIME 4 SETTIMANE AEROBICHE)

Lunedì: RIPOSO, eventuale stretching o sauna

Martedì: SEDUTA di 1-2h con esercizi specifici (vedi PROGRAMMA SPECIFICO)

Mercoledì: RIPOSO o pedalata blanda

Giovedì: SEDUTA di 1-2h con esercizi specifici (vedi PROGRAMMA SPECIFICO)

Venerdì: RIPOSO

Sabato: RIPOSO o blanda pedalata

Domenica: 3-4h pedalata lunga divertente in Mtb: almeno 400 metri di dislivello ogni ora pedalata

PROGRAMMA SPECIFICO

PRIMA E SECONDA SETTIMANA

- 2 RIPETUTE (FORZA DINAMICA) in piano/falsopiano: 5' col massimo rapporto e cuore basso; poi 40" a 80 Rpm con impegno crescente ed infine 20" ad oltre 100 Rpm a tutta!

- 1 RIPETUTA in in piano/falso piano e/o lieve salita: 2 minuti con rapporto lungo a 70 Rpm; 3 minuti con rapporto medio a 90 Rpm; 2 minuti con rapporto corto a 110 Rpm. Impegno aerobico costantemente attorno al MEDIO

- 2 FORZA & OSSIGENO in salita: 2 minuti di forza con rapporto lungo sotto le 50 Rpm; 3 minuti di potenza con rapporto medio a 60-70 Rpm; 2 minuti di ossigeno con rapporto corto a +80 Rpm. Impegno aerobico costantemente attorno all'IMPOR- TANTE: tra le ripetute recupero da 3 a 5'.

TERZA E QUARTA SETTIMANA

- 1 RIPETUTA (FORZA DINAMICA) in piano/falsopiano: 6' col massimo rapporto e cuore basso; poi 30" a 80 Rpm con impegno crescente ed infine 30" ad oltre 100 Rpm a tutta!

- 1 RIPETUTA in in piano/falso piano e/o lieve salita: 3 minuti con rapporto lungo a 70 Rpm; 3 minuti con rapporto medio a 90 Rpm; 2 minuti con rapporto corto a 110 Rpm. Impegno aerobico costantemente attorno al MEDIO

- 2 RIPETUTE in lieve salita: 3 minuti di forza con rapporto lungo sotto le 50 Rpm; 3 minuti di potenza con rapporto medio a 60-70 Rpm; 2 minuti di ossigeno con rapporto corto a 80/90 Rpm. Impegno aerobico costantemente attorno all'IMPOR- TANTE (sprint submassimale).

- 6 RIPETUTE di reattività muscolare) in falsopiano: 10" di sprint e 50" di recupero di seguito con rapporto adeguato al tipo di percorso

dal che deduciamo che il nostro Mister X si porta addosso circa 7,9 chilogrammi di grasso. Troppi i chilogrammi di grasso: dovremmo con calma, ma anche determinazione, portare il nostro Mister X a perdere circa due chilogrammi di grasso per il mese di marzo, il che significa che in realtà in due mesi e mezzo dovrà perdere quattro chilogrammi di peso totale poiché ogni chilo di grasso che si perde, porta via con sé (se si dimagrisce bene e non si intacca anche il muscolo...) anche un chilogrammo di acqua: quel peso infatti è costituito dalle molecole di acqua intorno alle cellule adipose.

A questo punto stabiliamo che quando lo rivedremo a febbraio, mister X dovrà possibilmente pesare intorno ai 67 chilo-

Con il test di soglia anaerobica si valutano le caratteristiche del motore di un atleta per capire come migliorarlo

grammi, per poi sperare che a metà marzo il peso sia intorno ai 65 chilogrammi: una perdita di peso graduale è l'obiettivo primario. Perdere infatti troppo peso e troppo velocemente poi danneggerebbe per forza di cose il rendimento e la salute dell'atleta.

Infine i meccanici della Ferrari analizzano il coefficiente aerodinamico della loro auto e questo gli consente di avere una macchina potente (motore ben rodato), leggera (carrozzeria ridotta al minimo) e con penetrazione nell'aria efficace.

Questo ultimo aspetto il ciclista lo analizza eseguendo un'analisi computerizzata del corretto assetto biomeccanico, che da una parte permette di sfruttare il miglior assetto aerodinamico, ma allo stesso tempo

PROPRIO COME FA UN BRAVO MECCANICO CON UNA VETTURA DI FORMULA 1, COSÌ IL CICLISTA DOVRÀ CURARE MOTORE, TELAIO E ASSETTO DEL PROPRIO FISICO: VALE A DIRE POTENZA, PESO E ASSETTO OTTIMALE SULLA SELLA!



si cerca di trovare l'equilibrio tra la posizione più efficace e quella più comoda.

Questi sono gli ambiti in cui i meccanici Ferrari e noi insieme al nostro Mister X andremo a lavorare nei prossimi mesi, per ottenere un obiettivo fondamentale: quello dell'aumento del rapporto potenza/peso.

Rapporto peso/potenza

Mister X nel test del 3 di dicembre ha fatto rilevare un rapporto di 4,2 watt per ogni chilogrammo di peso corporeo (290 watt/69 chilogrammi).

Se oggi partecipasse ad una gara con circa cinquecento partecipanti si classificherebbe intorno alla 180esima posizione, se-

condo una stima del valore dei partecipanti alle gare negli ultimi anni (vedi tabella dedicata). Il nostro obiettivo ovviamente è quello di fargli migliorare il piazzamento, gradualmente, in base alle proprie attitudini.

Lavorando come? Quali sono i margini di miglioramento di Mister X?

Iniziamo intanto a lavorare sul peso: se riusciamo a calare di 4 chilogrammi da qui a marzo (circa 1kg e 250 grammi al mese) riusciremo a realizzare già un bell'incremento nel rapporto potenza/peso. Però ovviamente nel frattempo lavoreremo anche per migliorare i watt nel suo motore e per questo gli faremo seguire la tabella di allenamento che Mister

X trova nel box allegato.

Di quanto si può migliorare?

Da qui a marzo un miglioramento di circa 40-50 watt è possibile: cominciamo a lavorare da subito e lanciamo la sfida...vedremo se riusciremo nella nostra impresa. Cosa significherebbe a quel punto vedere 335 watt (290+45 watt) "montati" su un peso di 65 chilogrammi? Significherebbe $335/65=5.15$ watt/kg e quindi un rapporto peso potenza che permetterebbe al nostro atleta di piazzarsi per esempio da 180 di oggi al 35 posto assoluto: mica male!

In bocca al lupo Mister X, in tanti seguiranno il tuo incremento di forma: non ci far fare brutta figura!



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





UNA GARA VISTA DA BAMBINO COSÌ INIZIÒ LA MIA CARRIERA

LA SCINTILLA L'ACCESE IL CAMPIONE EUROPEO DI BICITRIAL

La mia passione per la bici è cominciata all'età di 3 anni: già da allora amavo andare in bici e non mi muovevo mai senza di essa. Fin dall'età di 10 anni, cercavo di emulare i grandi atleti che con le moto da trial superavano ostacoli impensabili, poi in occasione di una gara di trial ebbi la fortuna di ammirare il campione europeo di bicitrial, lo spagnolo Andreu Codina: saliva da vasche colme d'acqua, girando e riscendendo senza mai cadere per poi salire su una scala...incredibile!

Da allora ho iniziato ad allenarmi con la convinzione di

poter fare grandi cose con la bicicletta.

A quattordici anni il mio primo campionato italiano, vinto all'ultima gara battendo il campione in carica. Nello stesso anno prese piede in Italia il bicitrial, che vide l'inizio di un periodo fiorente per questo sport con la nascita di club e associazioni sportive: cominciarono i primi spettacoli, in occasione di gare di trial e nelle piazze di varie città.

Partecipai al primo campionato europeo, che si svolgeva in sette Paesi europei, con la partecipazione di sette piloti italiani.

Un'esperienza indimenticabile, ricca di soddisfazioni (quarto fu il risultato finale) e di fatiche; preziosa esperienza in prepara-



Il vecchio asso del bici trial, Andreu Codina, in azione.

zione della coppa del mondo 1985 a Jesolo che vinsi nella categoria 15-16 anni, classificandomi secondo assoluto.

Nello stesso anno vinsi un altro campionato italiano assoluto e arrivai terzo in quello europeo.

Ebbi il mio primo contratto come primo pilota con la Torpado, gareggiando con la bicicletta firmata Alberto Limatore. Nel 1986 decisi di correre per l'ultimo anno in bicicletta, per poi passare alla moto da trial. Vinsi ancora il campionato italiano assoluto, ma per un soffio arrivai secondo nel campionato del mondo, perdendo all'ultima gara per un solo punto.

Nei cinque anni successivi corsi con la moto trial, classificandomi secondo nel campionato italiano junior, per poi passare alla categoria Senior, nella quale correvano i migliori piloti a livello mondiale.

Partecipai anche a qualche gara del campionato mondiale, ma la passione per la bicicletta era talmente forte, da farmi abbandonare il trial moto per tornare al mio antico amore.

Dopo sei anni di assenza dalle competizioni fu parecchio difficile riprendere a gareggiare, ma la voglia e la passione erano la cosa che mi ha spinto a ricominciare.

Purtroppo, nell'estate del 1993 caddi e mi fratturai i processi trasversi (fascia lombare). Due mesi con il busto senza potermi allenare. Ripresi lentamente e con non poca fatica, ma nel 1994 rientrai nelle competizioni ricominciando a vincere le gare che si svolgevano in Italia.

Partecipai al campionato del mondo in Belgio e nella Rep. Ceca. Le gare erano molto più difficili di quando avevo smesso, ma la mia esperienza mi portò

Nel 2001 decisi di passare alla categoria 26: poi nel 2005 tornai al primo amore, le ruote da 20 pollici

a classificarmi undicesimo.

Nel 1995 vinsi tutte le gare che si svolsero in Italia e andai al campionato del mondo in Spagna classificandomi al dodicesimo posto. Non contento del risultato, feci un anno di duri allenamenti e nel 1996 in Svizzera, giunsi settimo nel campionato del mondo.

È il 1997 quando mi aggiudico il campionato italiano B.I.U. (Biketrial International Union), ossia il campionato che raggruppa i piloti che partecipano alle gare internazionali. Ad Avoriaz, in Francia, fui ottavo nel campionato del mondo.

Nel 1999, vinsi tutte e cinque le gare del campionato italiano e partecipai al campionato di



Avoriaz: una gara disastrosa che mi vide arrivare solo quindicesimo. Anno 2000: compio trent'anni, quindici dei quali passati a fare trial sulla bicicletta. E l'esperienza infatti non mi tradisce. Vinco il campionato italiano B.I.U. e vinco la gara organizzata dalla Federazione ciclistica italiana, come coppa Italia. Nell'anno 2001, un grosso cambiamento nella bicicletta: smetto di usare la bici da 20 pollici e passo alla categoria 26, ossia con le ruote da mountain bike. Mi ci vogliono più di quattro mesi per adattarmi e prendere la giusta confidenza. La bici è goffa, pesante e difficile da alzare. Ma già dalla prima gara i risultati si vedono. Primo assoluto a Chiuduno (Bg) durante la

prima prova del campionato italiano B.I.U. Nei mesi successivi riesco ad affinare la tecnica e comincio a sentirmi sicuro sul mezzo. Otto mesi per abituarci completamente e poi primo anche nelle altre tre gare che si sono svolte a Chiuduno (Bg) e sempre valide per il campionato italiano B.I.U. e alla fine primo assoluto nel campionato italiano B.I.U.

Dal 2002 al 2005 continuo a gareggiare con la bike da 26. Vinco il Campionato italiano e partecipo ad alcune manifestazioni a livello internazionale, classificandomi undicesimo al Campionato del mondo.

Nel 2005 decido di tornare alla bicicletta con ruote da 20 pollici, con la quale mi trovo ve-

ramente bene. Purtroppo però, a causa di una brutta caduta, dove mi rompo zigomo e mascella, sono costretto a rimanere fermo qualche mese, saltando le competizioni. Ma la riscossa arriva dal 2006 ad oggi, dove ho vinto tutti i campionati italiani, le gare di coppa Italia ed ho ottenuto degli ottimi risultati a livello europeo e mondiale.

Quindi, riassumendo, 14 volte campione italiano, vincitore di una Coppa del mondo, di due Coppe Italia, di vari trofei minori e detentore di 3 Guinness World Records...e pensare che tutto cominciò quel giorno in cui vidi un campione spagnolo salire con una bike su vasche col d'acqua!



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



FRONT O FULL? SCEGLIAMO BE RICORDIAMO CHE LA *BIKE* NON P

OGNI BICI HA LE PROPRIE CARATTERISTICHE, MA AD INTERF

Quello della mountain bike è un settore in crescita: il numero degli amanti delle ruote grasse è in rapido aumento e le aziende propongono innovazioni di prodotto a ritmo sempre più serrato. Quanti però utilizzano realmente la mtb sul terreno naturale per il quale è stata progettata, ossia in fuoristrada? In realtà sono parecchi coloro che finiscono per pedalare quasi sempre lungo le ciclabili o comunque su fondo stradale asfal-

tato, sprecando energia a causa dell'attrito generato da pneumatici larghi e poco scorrevoli, che tra l'altro si consumano più rapidamente, poiché i tasselli in gomma pensati per aggredire il terreno naturale, sull'asfalto si disintegrano in breve tempo. Se poi utilizzeremo su asfalto una mtb ammortizzata, oltre ad essere più pesante di una rigida parte dell'energia verrà dispersa poiché assorbita dalle sospensioni.

Se utilizzate una mtb per questi fini, aiutate la vostra pedalata scegliendo pneumatici di sezione più stretta e con disegno che favorisca lo scorrimento per ridurre l'attrito.

Le vecchie mtb rigide

Proviamo dunque ad analizzare le tipologie dei mezzi, per capire qualcosa in più sull'argomento e cercare di orientarsi più facilmente: la mtb rigida è



ENE, MA... FA IL BIKER RETARLE SIAMO NOI

ormai un lontano ricordo di chi ha scoperto questo emozionante modo di vivere la montagna nella metà degli anni '80. Proprio grazie a quei "pezzi di ferro" i biker di vecchia data hanno ancora ben nitidi i ricordi delle difficoltà che si pativano nell'affrontare i percorsi più accidentati, soprattutto lungo le discese veloci. La mtb rigida, infatti, da sola non fa proprio nulla e risponde solo ai comandi del pilota: chi ha imparato a gui-

darla efficacemente in fuoristrada e su percorsi particolarmente tecnici, ora è senz'altro in grado di guidare con maggiore efficacia anche i mezzi più moderni e apprezzare le innovazioni che si sono susseguite negli anni, poiché ha acquisito una guida attiva e ha imparato l'importanza di pilotare col corpo; ossia muovendosi sul mezzo, evitando di rimanere statici.

Le front

La front non si discosta molto dalle prestazioni di una "rigida" se non per un comfort di marcia migliore grazie alla sospen-

sione anteriore, con escursioni che negli anni sono diventate sempre più generose e con modelli sempre più reattivi, molti di essi dotati dell'utilissimo dispositivo di blocco. I vantaggi di una front, rispetto agli altri mezzi presenti attualmente sul mercato, sono da ricercare nella leggerezza del mezzo, che consente di ottenere ottimi risultati in termini di risparmio di tempo ed energia. Per guidarla e domarla su percorsi particolar-

**Chi ha imparato a guidare le
mtb rigide negli anni '80 ha
compreso al meglio cosa
significa una guida attiva**



mente tecnici e accidentati è necessario essere dei biker con buone doti di guida: non è possibile rimanere seduti e statici, ma al contrario è indispensabile muoversi dinamicamente anticipando ogni azione. Quando siamo in fuoristrada e non stiamo pedalando è sempre consigliabile sollevarsi sui pedali per non subire le asperità del terreno, a maggior ragione se stiamo guidando una front: in questo modo oltre ad avere una migliore visuale del percorso nel suo insieme, saremo svincolati dalla sella e liberi di muoverci col corpo per assecondare meglio il terreno e anticipare gli ostacoli e i cambi di direzione, senza subire il terreno. Il segreto per guidarla con controllo è essere sempre attivi e leggeri; sciolti.

Lungo salite molto sconnesse può essere utile togliere un po' di pressione ai pneumatici, per aumentare la superficie d'ap-

poggio e l'aderenza al terreno: accorgimento che ci consentirà anche di pedalare in modo più fluido grazie a una migliore ammortizzazione. Ai bikers che hanno il vizio di pedalare a stantuffo, consigliamo innanzitutto di rendere più fluida la pedalata per distribuire meglio l'energia e scongiurare le perdite di aderenza dei pneumatici: inoltre ricordiamo loro che bloccando la sospensione si potrà ridurre l'assorbimento di energia dovuto ai movimenti del busto. Affrontando un ostacolo con una front, dopo averlo oltrepassato con la ruota anteriore è indispensabile sollevarsi sui pedali per scaricare il peso dalla ruota posteriore, altrimenti andreste ad urtarlo violentemente con il pneumatico, rischiando di forare e/o rovinare il cerchio. Spesso sollevarsi sui pedali non basta, ma è indispensabile alleggerire ulteriormente il peso sulla ruota posteriore, rilas-

sando la muscolatura e flettendo le gambe per ammortizzare meglio il colpo. Le discese veloci e sconnesse con una front devono essere affrontate a velocità più bassa rispetto ad una full, per non subire troppo i sobbalzi e riuscire a controllarla.

Se dunque amate soprattutto i

Nelle discese veloci e molto sconnesse la front paga peggio rispetto ad una full in termini di velocità e comfort

percorsi scorrevoli, non troppo accidentati e le lunghe salite, la front è senz'altro il giusto compromesso per divertirsi su un mezzo leggero. Anche la scelta del telaio in fase di acquisto può fare la differenza per cercare di ottenere il miglior compromesso: un mezzo reattivo in grado di rispondere prontamente ad ogni spinta del biker riducendo il dissipamento



LA BIKE, QUALUNQUE
ESSA SIA, PUÒ FARE
LA DIFFERENZA SOLO
A PARITÀ DI CAPACITÀ:
CHE UTILIZZATE UNA
RIGIDA, UNA FRONT O
UNA FULL, SARANNO
SOLO LE VOSTRE DOTI
TECNICHE A FAR SÌ
CHE VOI DOMINIATE
IL MEZZO ANZICHÈ
ESSERNE IN BALIA



Le full, sempre più leggere, stanno riscuotendo un buon successo anche nell'ambito delle competizioni XC.

d'energia e allo stesso tempo sufficientemente elastico per assorbire colpi e vibrazioni.

Attenzione: la ricerca della leggerezza estrema dei componenti non sempre da garanzia di

Le full perdonano di più gli errori in fase di guida: occhio però a sospensioni troppo generose nel tecnico lento!

altrettanta durata, scegliete componenti magari più pesanti ma robusti, per avere maggiore affidabilità.

Le full

Senza dubbio negli ultimi anni è stata la full suspended a conquistare maggiori fette di mercato, aumentando i suoi estimatori. Anche in questo caso la tecnologia ha permesso di mettere sul mercato mtb sempre più leggere e performanti, in grado di soddisfare anche le esigenze dei biker sempre in corsa contro il tempo nelle gare di cross country. I migliori marchi di mtb hanno studiato

sospensioni in grado di intervenire solo in caso di buche e asperità, evitando in questo modo di dissipare energia preziosa quando si pedala su fondo compatto. Ci sono modelli per ogni esigenza. Rispetto alle front il peso è maggiore; è ovvio che le sospensioni hanno il loro peso specifico, ma danno notevoli vantaggi garantendo un comfort di guida senza eguali. Anche sbagliando i tempi in fase di superamento di un ostacolo, la sospensione posteriore vi aiuterà in parte ad assorbire l'urto subito, perdonando e/o correggendo parecchi errori in fase di guida. Se amate affrontare percorsi in fuoristrada, che prevedano anche la salita, le tipologie di full suspended più indicate sono senz'altro la "trail" e "all mountain". Le prime

hanno telai piuttosto leggeri e sospensioni fino a 130 mm spesso bloccabili, le seconde hanno sospensioni con escursioni più generose. Tutte le full suspended sono generalmente dotate di freni a disco con impianti idraulici potenti ed efficienti: guidarle in fuoristrada soprattutto in discesa è un'autentica goduria poichè le sospensioni permettono di assorbire colpi e buche assicurando un buon controllo anche a velocità sostenute. Generalmente vengono vendute con il manubrio da free ride in dotazione, anche se ultimamente su alcuni modelli da DH si stanno montando pieghe da cross country, per ottenere maggiore precisione nella guida e per aumentare carico e controllo dell'avantreno.

Se state percorrendo una discesa molto ripida e in presenza di ostacoli di una certa altezza, che la fanno assomigliare a un percorso trialistico, se possibile possiamo bloccare la sospensione anteriore per evitare l'effetto affondamento della forcella che potrebbe proiettarci in avanti facendoci capovolgere; cercate di essere molto leggeri e rilassati nella guida scaricando peso dall'avantreno nel momento



La mtb è un attrezzo sportivo che richiede l'apprendimento di una tecnica specifica: uscite di gruppo con maestri qualificati sono occasioni imperdibili per migliorare

in cui la ruota per agevolare la fuoriuscita dall'avvallamento.

Il biker fa la differenza

In conclusione il mezzo, qualsiasi esso sia, può fare la differenza solo a parità di capacità! Che utilizziate un mtb rigida, una front o una full sarà sempre il biker che la sta pilotando a fare

la differenza. La mtb deve essere considerata come un attrezzo sportivo che richiede l'apprendimento della tecnica specifica, in altri casi sarete sempre in balia del mezzo e sarà lei a portarvi e non viceversa. Proprio per questo è necessario imparare a muoversi in un certo modo, per agire sempre d'anticipo e prevenire le si-

tuazioni di pericolo per divertirsi in sicurezza.

I maestri di mtb hanno acquisito delle capacità e una preparazione tale da potervi aiutare a migliorare rapidamente le vostre doti di guida, correggendo errori di posizione e movimento, che autonomamente è sempre difficile cogliere.

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

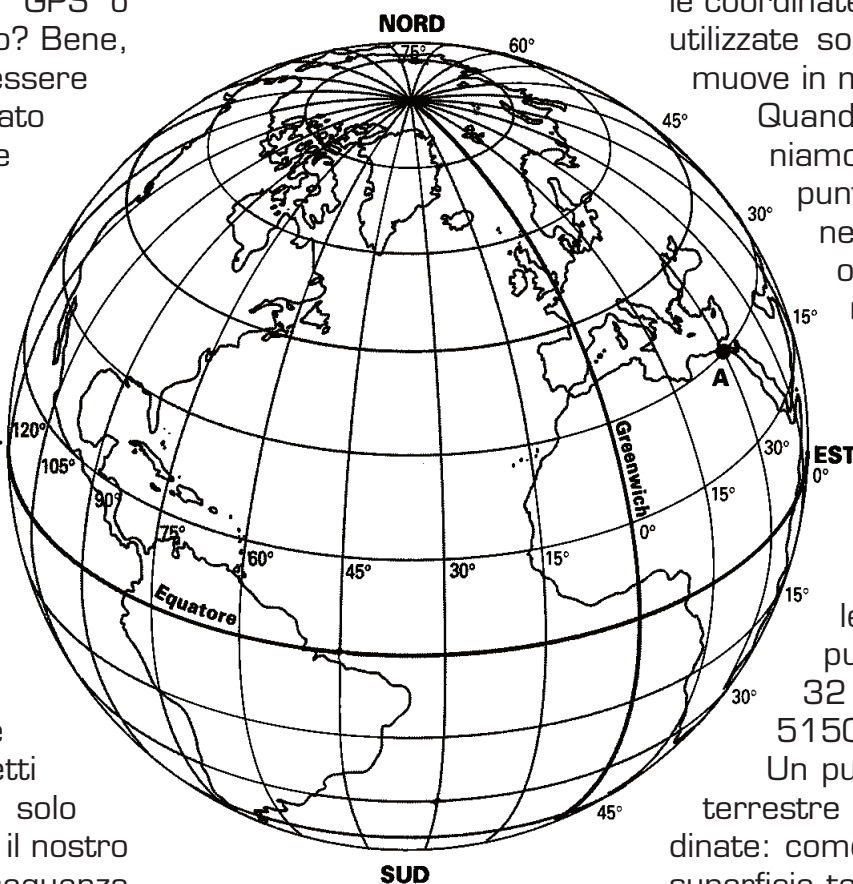
IMPARIAMO A SETTARE IL GPS PER SFRUTTARLO AL MEGLIO

ECCO I CONCETTI CARTOGRAFICI BASE PER UN USO DINAMICO

Avete acquistato un GPS o siete in procinto di farlo? Bene, un terminale GPS può essere davvero un grande alleato per il biker, ma sappiate che prima di installarlo sulla vostra bike è necessario settarlo correttamente per massimizzarne l'utilità.

Per fare questo bisogna prima approfondire la conoscenza del nostro terminale GPS e soffermarsi a parlare di alcuni aspetti cartografici e chiarire alcuni concetti base utili in futuro non solo ad impostare al meglio il nostro strumento e di conseguenza sfruttarne tutto il potenziale, ma anche per poterlo utilizzare in accoppiata ad una carta topografica ed interrogarlo al fine di avere ulteriori informazioni utili in fase di navigazione: sapremo così prevenire al meglio un'escursione futura, e soprattutto sapremo farne un uso più dinamico del nostro strumento Gps.

Coordinate, formati di posizione e Datum sono quindi gli ingredienti del menù di questo mese: cercheremo di trattarli in maniera essenziale, sia per l'utilizzo dello strumento con la carta topografica che per la cartografia installabile sullo strumento.



Coordinate in metri

Come ben sappiamo il nostro strumento è in grado di stabilire la propria posizione sotto forma di coordinate che possono essere espresse sia in formato latitudine e longitudine, in gradi, che in formato piano, in metri.

Noi appassionati di attività outdoor e soprattutto di bicicletta che ci muoviamo su terra, considereremo solo le coordinate piane o metriche, tralasciando

le coordinate espresse in gradi, utilizzate soprattutto da chi si muove in mare.

Quando utilizziamo o forniamo le coordinate di un punto è assolutamente necessario conoscere o specificare il formato e il sistema di riferimento: facciamo quindi chiarezza su questi concetti, e capiamo bene cosa intende il gps quando ci fornisce le coordinate di un punto, ad esempio: 32 T 680530E 5150569N.

Un punto sulla superficie terrestre si definisce in coordinate: come ben sappiamo la superficie terrestre è stata "affettata" con due serie di piani, la prima, perpendicolare all'asse di rotazione, definisce i paralleli (latitudine che è la distanza dall'equatore, va da 0° a 90° Nord o Sud a seconda dell'emisfero), mentre la seconda, passante per l'asse, definisce i meridiani (longitudine che è la distanza dal meridiano di Greenwich, va da 0° a 180° Ovest o Est).

Prendendo come riferimento il meridiano fondamentale (quello che passa per Greenwich) e l'equatore (cioè quel particolare parallelo equidistante dai due poli) si può individuare in modo univoco ogni punto sulla superficie terrestre.

**Il biker deve conoscere le
coordinate in metri e può
tralasciare quelle in gradi,
utili soprattutto in mare**

Universal Transverse Mercator

Purtroppo la Terra è una "sfera" schiacciata ai poli, mentre le carte sono piatte. Questo per dire che nella pratica la superficie terrestre per essere rappresentata su una carta, deve essere "proiettata" e con essa le coordinate. Il problema è stato affrontato in molti modi da molti cartografi diversi nel corso dei secoli, purtroppo è impossibile trovare una proiezione esente da distorsioni. Il sistema di proiezione usato comunemente nelle carte topografiche è detto UTM (Universal Transverse Mercator), tutti gli apparecchi GPS forniscono le coordinate UTM, che si misurano in mt, oltre ad altre centinaia di proiezioni. Per cercare di limitare al minimo l'errore, tutta la superficie terrestre è stata divisa in 60 fusi (60 meridiani) di 6° di longitudine, numerati dall'1 al 60 a partire dall'antimeridiano di Greenwich.

La superficie terrestre viene poi suddivisa in ulteriori 20 fasce (20 paralleli), 10 a Nord e

10 a Sud del parallelo fondamentale ossia l'equatore, con una ampiezza di 8° di latitudine. Si noti che si raggiunge un valore di latitudine di 80° in quanto le calotte polari vengono rappresentate mediante il sistema UPS (Universale Polare Stereografico).

Questa rete che si crea fra meridiani e paralleli viene chiamata Reticolo Geografico ed è molto importante perché ci permette di definire la posizione assoluta in cui ci troviamo. Ogni punto sulla Terra è un incrocio di un meridiano e di un parallelo e si può localizzare determinando la distanza che lo separa dall'equatore e dal meridiano di Greenwich. L'incrocio tra fusi e fasce crea così 1200 zone, perciò ogni zona avrà una sua designazione ben precisa che corrisponde ad un numero e ad una lettera che esprimono il Fusso e il Fascio. Il sistema UTM suddivide dunque il mondo in zone, ogni zona è identificata da un numero ed una lettera.

Il reticolato chilometrico

Il reticolato prende il nome di Reticolato Chilometrico, in quanto le misure delle coordinate da questo punto saranno espresse in chilometri e non più in gradi. Avremo perciò due assi cartesiani: l'equatore sarà l'asse delle ascisse o X 5150,569N (nord/sud) e il meridiano centrale l'asse delle ordinate o Y 680,530E (est/ovest). Attenzione però: non tutte le carte sono adatte per essere usate con il GPS, ma solo quelle che presentano il reticolato, sia esso UTM oppure espresso in gradi.

Il formato della posizione è il parametro che viene usato per rappresentare la longitudine e la latitudine, ed il Sistema UTM (proiezione Universale Traversa di Mercatore) è lo standard mondiale per la rappresentazione delle carte topografiche insieme al classico gradi/minuti/secondi.

Datum

Un altro parametro importante da considerare è quello del formato dei dati o Datum, utilizzato per rappresentare soprattutto aree o zone della terra di piccole porzioni: la forma della Terra infatti è più simile a quella di una patata che alla sfera schiacciata ai poli, per cui servono dati più particolari per rappresentare e modellizzare le piccole porzioni di territorio come ad esempio le carte topografiche tanto utili a noi che ci muoviamo all'aperto. In Europa lo standard è appunto quello riferito al formato Europa1950.

Ricordatevi che questi formati sono sempre riportati sul margine della carta che intendete utilizzare, e che se cambiate carta dovrete controllarli per essere sicuri di settare il vostro strumento sempre con i dati della carta che intendete utilizzare.



MountainBike **OGGI!**

**Per acquistare uno spazio pubblicitario
scrivi a info@mountainbikeoggi.it
e richiedi il Mediakit 2013
con 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



ETNA: SU E GIÙ IN

LA TRAVERSATA DEL VULCANO DA SUD A

18 settembre 2012, un sogno che sta per materializzarsi: solo oggi, dopo 4 giorni che siamo in vacanza in Sicilia, "à Muntagna", si fa vedere...al nostro arrivo a Catania, il 14 settembre, dall'aereo non si era concessa!

Il 15 invece, complice una temperatura non propriamente sicula, diretti a Taormina e Castelmola, per una visita turistica in compagnia della nostra guida personalizzata (mio cugino) il Mongibello si faceva vedere con

la "bianca"..un mix di pensieri, a quella vista erano subito partiti a raffica!

Il 17 infine l'avevamo solo assaggiata in compagnia di una Guida Alpina, Ugo Esposito, ex-Sector No Limits Team, visitando la "Grotta dei Tre Livelli".

Ore 06.15; Caltagirone - Linguaglossa

Partiamo da Caltagirone, ospiti dei miei zii, alle 6.15: la giornata è tersa, l'adrenalina è

altissima, ma si deve contenerla..paura ed eccitazione, le emozioni sotto la pelle. L'alba è bellissima e Caltagirone sembra un Presepe illuminato, ma



Etna nascosta dalle nuvole durante l'atterraggio a Catania



L'Etna vista da Linguaglossa (Egidio Ferraro)

UN SOLO GIORNO

NORD REGALA EMOZIONI E SCENARI UNICI

senza cavalletto è impossibile fotografarla.

L'appuntamento con Egidio è a Linguaglossa, proprio alle pendici del Vulcano, alle ore 7 per fare colazione insieme e per ricevere le ultime dritte: purtroppo per lavoro non ci potrà accompagnare.

Lungo la SS417 "à Muntagna" si fa vedere in tutta la sua bellezza e rispetto ai giorni precedenti siamo più sereni: la neve non si vede più, sicuramente ci





Il Rifugio Sapienza, posto a quota 1905 m., è il vero punto di riferimento del versante Sud del Vulcano.

saranno ancora delle chiazze, ma certo non ci preoccupano. La temperatura è comunque fresca e lo sarà ancora di più lassù: il meteo comunque è bello e questo è un buon presagio.

Dopo aver fatto preparare due mafaldine imbottite in un alimentari ed una bella colazione al bar, partiamo con il minibus in compagnia del nostro amico Egidio, che ci accompagnerà, per poi farcelo ritrovare al rientro, sempre a Linguaglossa.

Passiamo da Zafferana Etnea, Città del Miele: ancora 18,5 km e saremo al Rifugio Sapienza. Vi arriviamo alle 8.50 e troviamo una temperatura decisamente frizzante: il Gps marca infatti quota 1.905 m e penso proprio che abbiamo fatto un bel cambiamento di quota in pochissimo tempo.

Il tempo di prepararci, ma contrariamente alle nostre previsioni e tabella di marcia, Egidio ci consiglia di prendere la funivia per velocizzare l'ascesa, accennando al cambiamento repentino delle condizioni che si possono verificare sul Vulcano, non tanto per il meteo, ma per i gas che fuoriescono in maniera continua e che avvolgono la parte alta, insieme ai venti stessi, che possono portare ve-

loci mutamenti.

Avendo prevista un'ascesa da puristi, l'idea della funivia non ci garba molto, ma allo stesso tempo non sapendo bene tante cose e non conoscendo il percorso, benché avessimo fatto una previsione temporale, non ci pensiamo due volte ed ascoltiamo Egidio: d'altronde è un nostro amico, anche lui Guida di MTB, che conosce bene la zona e l'Etna. Saggiamente secondo le sue indicazioni, che apprezzeremo molto di più dopo, facciamo i biglietti e ci organizziamo per prendere la funivia con le nostre Specialized 29" full in cabina.

Bisogna smontare la ruota anteriore ed entrarci al volo. La cabina è piccola, bisogna farsi piccoli anche per entrare insieme alla bici, e via...sù!

All'arrivo, l'operazione fatta in partenza deve avere la stessa tempistica per di più districandosi nel piccolo spazio della cabina. In qualche modo ci riusciamo e ci troviamo a quota 2.492 m. quando si sono fatte già le 9.43. Dallo start point a Caltagi-

rone a 515 m., abbiamo già maturato, senza fare fatica un dislivello positivo di 2.000 m! Il tragitto in funivia di circa 500 m. di dislivello è di 2,7 km in linea d'aria diretta.

All'esterno, i vari gruppi di persone si organizzano per prendere gli speciali minibus 4x4 che li porteranno alla Casa delle Guide in zona di Torre del Filosofo.

Trovarsi a guardare il fondo lavico, nero è impressionante, così come il paesaggio lunare che ci circonda e le colate laviche che si sono fermate e solidificate, viste anche in precedenza, in tutte le loro forme, piccole o grandi. L'aria è fresca, ma il sole ci accompagna. Sicuramente, per noi che abitiamo a 1.500 m. e che generalmente frequentiamo queste quote, siamo discretamente a nostro agio. Fatte un paio di foto con gli "speciali", è ora giunto il momento di iniziare la nostra ascesa.

Inizia finalmente l'ascesa

La prima rampa non è niente male e le foto dimostrano la pendenza: partire a freddo, a questa quota, significa gestire bene il proprio motore, perché il cuore sale subito a 1000!

Qualcuno non prende lo "speciale" e fa due passi anche lì nei dintorni. Il fondo è battuto dai mezzi 4x4, quindi in buona so-



stanza sembra di pedalare su una strada sterrata con l'unica particolarità del colore che è nero: tuttavia ai bordi la lava non è schiacciata e pedalandoci sopra, ce ne si rende conto!

Durante la salita s'incrociano spesso i minibus, è un continuo via vai, chi sale e chi scende. Ovviamente diamo nell'occhio, e spesso, piacevolmente siamo oggetto di tifosi che ci incitano, il paesaggio è splendido quanto particolare.

Durante la salita incrociamo anche qualche lembo di neve dei giorni precedenti non completamente sciolto e sagliamo anche la temperatura del suolo. Sulla carta dobbiamo affrontare solo 400 m. di dislivello positivo, ma alcuni tratti e relative pendenze si fanno davvero sentire: se si aggiunge anche la quota, sicuramente l'impegno non è poco, ma la bellezza dei contorni ripaga sicuramente ogni sforzo.

Uno dei momenti più brutti, lo passiamo prima degli ultimi tornanti a quota 2.700 m. quando una ventata di zolfo ci ha investiti per qualche secondo..ma d'altronde Etna è anche questo, non è una novità: si susseguono una serie di tornanti ravvicinati, la fatica si fa sentire, ma con opportune soste, si riprende fiato e si continua: l'ultima rampa è davvero in pendenza, anche se non si direbbe. In prossimità di quest'ultima, com-



L'ascesa è dura fino dalle prime rampe: lo sforzo va gestito soprattutto perchè si pedala a quota 3.000 m.

pare il primo cartello di divieto di accesso.

Si arriva dunque nel piazzale, davanti alla casa delle Guide, dove gli speciali, caricano e scaricano i turisti.

Un posto dove è possibile, fare un ristoro ed acquistare souvenir, come anche se si vuole, partecipare ad una escursione con le guide, ma è un posto dove ci si diverte anche: galleggiare in discesa sui lapilli che scoppiettano come il latte sui cornflakes tra le persone che ti guardano come se fossi un marziano è elettrizzante.

Dalla stazione di arrivo della funivia abbiamo percorso solo 5,3 km., ma di tutto rispetto. Il Cratere creatosi in occasione dell'eruzione del 2002, dedicato a Vincenzo Barbagallo, capo delle

guide e custode dell'Osservatorio etneo, si può "circumnavigare" tranquillamente.

Fatto il giro, si ritorna alla Casa delle Guide, in una discesa divertentissima: è il momento di fare sicuramente uno snack, ma veloce. Le condizioni climatiche sono state perfette fino a questo momento - sono le h.13 - ma purtroppo nell'aria, si "legge" che sta per cambiare qualcosa.

Fino a quel momento le correnti d'aria hanno tenuto le nuvole basse, ma una nuova corrente dal basso verso l'alto le sta spingendo sù ed il vento che comincia ad arrivare è decisamente fresco, meglio affrettarsi a pedalare per garantirsi il seguito.

La traversata dei crateri

Un nuovo cartello e una delimitazione ricordano che è meglio avvalersi di Guide per il proseguimento delle escursioni, con i relativi rischi dell'area nella quale ci si trova. Il campo telefonico va a tratti, ma non si può proprio parlare di una copertura telefonica certa.

Cambia il fondo, se prima era compattato dai 4x4, ora c'è un tappeto di lapilli puri che vengono sparati dai tasselli dei co-



Uno dei potenti mezzi della Funivia dell'Etna, che portano i turisti alla base dei crateri sommitalia



La segnaletica ci ricorda che L'Etna è viva e può risvegliarsi in qualsiasi momento!

pertoni, specie se ne ben artigliati e l'impressione, che non è finta, è quella di affondare sempre un pochino, di avere sotto le proprie ruote un fondo non stabile e comunque pesante, come se fosse del fango che lega le ruote, anche se di fango non si tratta per niente.

Un fondo impegnativo più del precedente, ma grazie al suo falsopiano, non è impossibile.

Solo in alcuni tratti la pendenza dice anche la sua, ma nella peggiore delle ipotesi, si può sempre spingere per chi non è tanto allenato o chi non vuole rischiare di bruciare qualche cartuccia di troppo in anticipo.

Da questo punto in poi, si deve raggiungere quota 3.100 m., soli 200 m. di dislivello, punto di accesso per i crateri sommitali, che comunque si sentono per l'insieme dei fattori già descritti prima e poi perché da questo momento, non si abbandona più la quota 3.000.

Uno splendido traverso si apre davanti ai nostri occhi e le piccoli stazioni meteo e i sismografi cominciano ad apparire saltuariamente.

La traversata si può dire che inizia ora: si è lasciato un paesaggio per un altro e si stanno percorrendo gli ultimi chilometri sul versante sud per approdare a quello nord.

Il freddo vento ogni tanto soffia e si fa sentire.

Sulla vetta (3291 m.)

Giunti esattamente a quota 3.115 m, dopo 4,3 km dalla Casa delle Guide, sempre sulla strada carrozzabile sul quale si sta pedalando, benché non ci sia un cartello che ne indica certamente la destinazione, a monte si distingue bene il sentiero che conduce ai Crateri sommitali.

Il fondo è decisamente sabbioso e si sprofonda spesso, specie con le scarpe da bici: con un po' di esperienza si individua la traccia del sentiero stesso calpestato di colore grigio chiaro. Le nostre ruote grasse le abbiamo parcheggiate sopra strada e proseguiamo a piedi.

Sul sentiero agguistiamo qualche ometto di "pietra", lavica ovviamente, visto che in genere ci si riferisce a pietra nel vero senso della parola.

Sono le ore 14, le nuvole non sono lontane ma non manca molto che arrivino a coprirci e la temperatura è decisamente fresca.

Decidiamo comunque di tentare: siamo venuti in Sicilia, anche per questo momento e con le dovute cautele e sforzi non possiamo non continuare.

Arriviamo al colle anticima, se così si può chiamare, a quota 3.245 m, tra il Cratere Nord-

Est e il Cratere centrale.

Seguendo i preziosi consigli ricevuti da Egidio, evito la salita al Nord-Est e mentre la mia compagna un po' provata mi aspetta al colletto, dove c'è anche una stazione meteo, io mi dirigo sul Centrale.

Poco prima di arrivare, si vedono qua e là piccole fumarole. Cammino con circospezione evitando anche di camminarci sopra, anche se sono sempre più frequenti.

Mi rendo conto di essere sul bordo del Centrale e da solo decido di non proseguire oltre. Tra l'altro non c'è visibilità in basso quindi non si vedono che nuvole e probabilmente anche sostanze gassose che fuoriescono.

La Cima a questo punto è raggiunta!

Il tempo di un paio di scatti e poi ritorno al colletto dalla mia



compagna. Vediamo le nuvole salire veloci dal basso e il vento freddo ormai soffia quasi senza sosta.

Abbiamo indossato tutto quello che avevamo di pesante, opportunamente portato con noi prevedendo comunque una situazione simile, d'altronde la quota non si può eluderla.

Il gps ci garantisce il ritorno sicuro sulla strada, il sentiero o meglio la traccia, si distingue sempre abbastanza bene, anche se qualche nuvola ogni



Sul bordo del cratere centrale: gli ultimi metri di ascesa sono impercorribili con la bici, si va a piedi.

tanto lo nasconde e con un cambio di luce, non è sempre così distinguibile

Verso l'osservatorio etneo

Ritornati alle bici, riprendiamo la strada. Da questo momento in poi la carrozzabile perde sempre un po' di quota, il vento ormai è nostro compagno e non ci molla.

Un po' per la quota e un po' per il vento, siamo messi a dura prova, ma non si può tornare indietro...non certo ora! Prima di raggiungere un primo incrocio, sulla nostra destra notiamo una croce di ferro dedicata ad una ragazza.

All'incrocio menzionato prima, sulla sinistra in discesa, rispetto al nostro senso di marcia, una strada di recente costruzione porta a dei nuovi sismografi, la pendenza è abbastanza notevole, ma a noi non interessa.

Sulla carta che stiamo usando, non è ancora marcata, comunque per quello che abbiamo potuto vedere è attendibile ed affidabile.

Giunti all'incrocio, a quota 2.972 m la strada fa ora un traverso in leggerissima salita: ignorato sulla nostra destra il sentiero che conduce al Monte

Agata, che stiamo da un pezzo accostando, si capisce in maniera evidente che siamo ormai nei pressi dell'incrocio successivo, quello per l'Osservatorio Etneo.

Un paio di tornanti lo anticipano, ma ormai si vede bene ad occhio nudo davanti a noi.

Avremmo voluto andare a fare un salto, ma il freddo al quale siamo esposti da un po' e sinceramente anche un po' la stanchezza, ci inducono ad imboccare la discesa finale.

Avremmo voluto andare anche perché sappiamo che si affaccia sulla Valle del Bove, ma tra l'altro a causa della scarsa visibilità non ne sarebbe valsa la pena: scusa buona per tornarci

un'altra volta.

Solo ora ci rendiamo effettivamente conto della circumnavigazione che abbiamo appena terminato ed allo stesso tempo, di quanto grande sia il Vulcano.

Di traversate personalmente ho effettuate, ma una tale sinceramente, non mi era ancora capitata. L'impressione è stata quella di averla fatta a rallentatore, complice sicuramente il mal tempo che una volta affacciati sul versante nord, ci ha accompagnati, ma non ci si può neanche lamentare perché le probabilità che avevamo di effettuare questo giro non erano altissime.

Con Egidio che ci telefonava spesso per sincerarsi della nostra posizione e per sapere se tutto procedeva per il verso giusto, siamo riusciti a tratti a rimanere in contatto: era il nostro base camp che ci seguiva dal basso!

Siamo ora a quota 2.818 m. abbiamo perso ancora qualche metro di dislivello, ma niente di eclatante: il pezzo dove si perde maggiormente quota è proprio sui tornanti precedenti, che evidentemente ci fanno capire che ormai stiamo imboccando finalmente la discesa!

Sempre dall'incrocio, guar-



Al bordo dei Crateri Umberto e Margherita del 1879



dando verso il Monte Agata diverse sono ancora le chiazze di neve recente caduta nei giorni scorsi: bisogna assolutamente dire che siamo stati parecchio fortunati, vento freddo a parte, la giornata è stata perfetta.

Sul versante della salita e poi ancora dopo fino al Centrale abbiamo goduto di una visibilità ottima e le foto lo testimoniamo.

Egidio ci ha detto che le condizioni sul Vulcano mutano spesso e che non sempre ci sono condizioni ottimali che permettono di godere di una giornata nella sua completezza.

Da una parte è anche comprensibile e l'abbiamo notato anche noi che non siamo del posto, aleggia sempre un velo, più o meno consistente di sostanze gassose che fuoriescono da diversi punti. Evidentemente, il Mongibello si è concesso a noi, in questa nostra unica opportunità che avevamo a disposizione e ringraziamo per questo !

Versante Nord - Discesa

Bene, è il momento di affrontare la discesa: il panorama che

ci compare davanti è ora decisamente diverso e notiamo subito la differenza tra i due versanti.

Qualche chiazza di verde nella colata lavica la si distingue bene e vuoi per contrasto con il nero della lava, si nota, come il versante nord è decisamente più vivo.

Andando poi a studiare meglio la situazione a casa, possiamo dire che quella macchie di verde chiaro, se non vado errato, sono cespugli di *astragalus siculus*, che riescono a sopravvivere in quell'ambiente.

La strada torna ora ad essere ben battuta e decisamente scorrevole. Le pendenze sono parecchio accentuate e a noi che piace anche la discesa (a chi non piace?..) i freni li usiamo meno che si può!

E' fantastica, picchia giù decisa, e ce ne rendiamo conto sia guardando verso il basso, sia in bici, ma anche fermanoci ogni tanto e guardando verso monte. In alcuni punti si ha modo di notare la differenza della lava, quella più vecchia, decisamente più chiara e quella

più scura, più recente, come anche il passaggio a fianco di un altro cratere.

Ad un certo punto, ormai in vista di Piano Provenzana, questa differenza è proprio visibile bene, come anche che la vegetazione diventa ora più rigogliosa con la presenza degli alberi.

I nostri occhi ormai si sono abituati a guardarsi intorno e vedere il nero lavico, e come all'inizio ci ha fatto parecchio effetto, anche il verde ora, o meglio gli alberi, ci hanno fatto lo stesso.

Siamo a quota 2.080, siamo già scesi di quasi 800 m. di dislivello negativo in circa 30 minuti, sempre contando di alcune soste per fare foto, guardarci meglio attorno, ammirare il paesaggio con diverse angolature e continua a godere di questa bellissima giornata. Tolti i primi tornanti, la sterrata grosso modo è un lungo traverso, e sinceramente dopo la salita e la circumnavigazione, questa discesa veloce completa la giornata e ci paga ancora in maniera diversa.

Ci rendiamo conto che Piano Provenzana è ormai sotto di noi,



La discesa dall'Osservatorio dell'Etna a Piano Provenzana è una goduria: ben 8,4 chilometri tra ampi tornanti e pendenze con picchi fino al 25%.

ma abbiamo ancora modo di notare come alcune piante, nonostante la colata lavica del 2002 che ha completamente cancellato questa località, sono ancora dritte, in piedi con il solo fusto e qualche ramo, con la corteccia completamente assente e bruciata a differenza del tronco che invece per un effetto inverso della colata stessa non ha fatto la stessa fine...è impressionante quanto bello!

Immaginare la colata da una parte con la sua potenza devastante che cancella tutto ciò che trova davanti a sé...purtroppo a causa di un guasto all'impianto frenante della mtb della mia compagna, gli ultimi metri non sono stati goduti come avrebbero dovuto essere, ma è andata comunque bene.

Piano provenzana (1809m.)

Ci trovavamo ormai a 200 m. da Piano Provenzana: qualche segno lo avevano già dato prima, ma sinceramente una mancanza del genere non ce la

si aspettava, ma tutto è bene quel che si racconta!

Sulla sinistra, grazie anche ad un cartello, in precedenza abbiamo notato il sentiero che conduce al Rifugio Timpa Rossa e Monte Nero.

Siamo rimasti proprio in questo punto ad ammirare, anche se sembra di fare della satira, lo spettacolo che la lava ha fatto!

Spettacolo che ovviamente non è stato per Piano Provenzana che dopo 10 anni sta ricominciando a vivere da qualche anno a questa parte con le sue varie strutture, bar, ristoranti, scuole di sci, rivendite di souvenir.

La quota è 1.809 m: quindi possiamo osservare che in discesa fino a questo punto abbiamo accumulato ben 1.000 di dislivello negativo e 8.4 km dall'incrocio per l'Osservatorio con una percentuale di pendenza media dell'11,90% con punta max del 25%.

A causa del problema meccanico siamo costretti a chiamare

Egidio per venirci a recuperare. In attesa del suo arrivo, andiamo a gustarci una buonissima cioccolata calda bianca al Bar Mareneve. Arriviamo a Linguaglossa alle 19, la strada asfaltata, che scende, è tortuosa e ricca di curve e tornanti. Una giornata lunga, bellissima...un altro sogno, fortemente voluto e studiato, con le ottime condizioni meteo che ci hanno accompagnato!

Impossibile descrivere le sensazioni che ci hanno pervaso e che ancora oggi talvolta ritornano...

Diego Drago, Ignazia Corrias

ALTRE FOTO, SCHERMATE GPS,
SCHERMATE GOOGLE EARTH E INFO SU:
www.exploridingmtb.com

EXPLORiding
xperience in MTB

PEDALANDO VERSO SANTIAGO

DIARIO DI VIAGGIO DI ENRICO CAVALLI - CAPITOLO VI

DAI MONTES DE OCA ALLE PRIME

...31/08...

Alle 7 siamo in piedi, Ale scopre quant'è buono il muesli a colazione: tutta la nostra attenzione tuttavia è catturata da un pellegrino finlandese che, proprio accanto a noi, appena sveglio consuma acciughe in scatola come fossero cereali!.

Alle 8 il sole è sorto da poco, ma ci tocca subito mettere il rampichino per la parte più dura della salita verso l'alto della Pedraja: stiamo attraversando i Montes de Oca, un passaggio del Cammino anticamente molto temuto dai pellegrini per la presenza di lupi e briganti. Oggi, per fortuna, sono rimasti solo i lupi e l'attraversamento di questa piccola catena montuosa castellana regala scorci e paesaggi davvero

unici. Dopo lo scollinamento scendiamo in picchiata fino a San Juan de Ortega dove facciamo una breve sosta nell'unico bar del minuscolo villaggio per prendere qualcosa di caldo dopo la discesa: un lunghissimo caffè castigliano va benissimo visto che la temperatura è piuttosto bassa e all'orizzonte c'è anche qualche nuvola a ricordarci che prima o poi dovremo utilizzare l'attrezzatura da pioggia.

Verso Burgos

La strada verso Burgos scorre veloce, passiamo per Ages e Atapuerca e nel mezzo tanti campi di girasole e davvero tanta gente
s u l



GO

E MESETAS

cammino. Scattiamo sui pedali per gioco su qualche cavalcavia...così giusto per fare girare un po' le gambe ed emulare, a modo tutto nostro, uno dei nostri compagni immaginari di viaggio, Philippe Gilbert che pochi mesi prima (siamo nel 2011 NdA) ha monopolizzato le classifiche del Nord scattando ad ogni occasione, fosse anche un dosso.

Entrare con bici in una grande città è sempre un'esperienza un po' strana per l'impatto con il traffico e la periferia: seguire le frecce gialle del cammino è sempre più complicato del previsto soprattutto se non c'è una pista ciclabile ed a Burgos ci perdiamo un paio di volte prima di arrivare in centro città.

Ci concediamo una sosta, non propriamente da atleti, ma non assaggiare la morcilla a Burgos sarebbe stato come entrare in enoteca ed ordinare un bicchiere d'acqua: facciamo quindi uno strappo alla regola e assaggiamo questo gustosissimo insaccato fresco fatto con sangue di maiale, vacca o pecora insieme con riso, mollica di pane, porro, cipolla, pan grattato, uvetta e pinoli, inaffiandolo con birra abbondante alla faccia delle barrette e dei sali in bustina!

Comincia la meseta

Passiamo dalla Cattedrale per il classico sello e lasciamo Burgos, stavolta attraverso una comoda ciclabile che passa per

“Questo diario è per chi pensa che due ruote siano fatte 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”

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!





La morcilla di Burgos è un insaccato fresco davvero imperdibile

l'Università. Dopo poco il paesaggio è quello della meseta, una distesa gialla e ondulata con le nuvole all'orizzonte.

Il pranzo lo facciamo a Rabè de Las Calzadas, nella terrazza di un bar sulla piazza del Municipio. Il proprietario ci consiglia una tortilla fatta in casa che si rivelerà ottima e ci regala due medagliette con la Virgen da portare con noi lungo il Cammino: non sono un credente ma un passaggio non si nega a nessuno. Ci stiamo anche abituando al caffè extra lungo di queste parti, qualcosa di caldo insomma prima di partire non dispiace proprio. A Rabè ritrovo una delle immagini che mi sono maggiormente rimaste impresse della Castiglia che avevo conosciuto qualche anno prima: i nidi di cicogne sui campanili delle chiese di campagna, che in primavera saranno di nuovo "abitati".

Un incontro...singolare!

Dopo Rabè, nel bel mezzo degli infiniti altipiani castigliani,

facciamo uno di quegli incontri che proprio non ti aspetti con un personaggio, anch'esso in bicicletta, che dire singolare è un eufemismo. Devo premettere che gli incontri in bici sono rari lungo il Cammino e si limitano ad uno scambio di informazioni ed auguri, vuoi perché i ciclisti sono assai meno di chi va a piedi, ma soprattutto perché ognuno ha il suo passo e se si raggiunge qualcuno dopo poco ce lo si lascerà alle spalle e vice versa.

Da un po' vediamo il segno di una ruotata abbastanza recente sul Cammino fino a quando non avvistiamo tra i sali e scendi del percorso un ragazzo su una city bike (!!!!!!!) e con un cappello di paglia stile Sampeyial posto del casco. Lo saluto in spagnolo ma anche lui parla italiano, è nato a Torino ma vive a Lisbona: ha deciso all'ultimo minuto di fare il cammino così ha preso in prestito la bici di un amico ed è partito da Burgos. Non mi reputo certo un luminare della biomeccanica ciclista, ma era del tutto evidente che il nostro "amico" pedalasse davvero in maniera orrenda: gli facciamo notare che ha la sella troppo alta e che se continua a pedalare di questo passo si distruggerà la schiena in pochi chilometri. Lui fa orecchie da mercante e an-

diamo assieme per un po', poi lui rimane indietro mentre io ed Ale ci guardiamo perplessi: in confronto al pellegrino italo-portoghese noi abbiamo pianificato il viaggio all'inverosimile!

...E poi venne la pioggia

In sella alle nostre bici attraversiamo la meseta spagnola interrotta qua e là da minuscoli pueblos: tra questi Hornillos del

Lungo il Cammino può capitare di tutto...anche di incontrare un italoportoghese che vuole giungere a Santiago in citybike

Camino, Hontañas e poi Castrojeriz dove ci fermiamo per una Kas (l'equivalente spagnolo di una Fanta) prima della salita per l'Alto de Mosterales.

All'uscita del villaggio ci fermiamo ai piedi dell'unica salita del nostro cammino pomeridiano: notiamo un sinistro cartello che indica il 12% di pendenza media, mentre al di là del crinale scorgiamo un cielo nero carico di pioggia e contemporaneamente udiamo un rumore di tuoni sempre più vicino. Abbiamo giusto il tempo di coprire i bagagli con l'apposito telo impermeabile ed iniziare la salita: si dalle primissime rampe un violento temporale si abbatte su di noi e ben presto ci rendiamo conto che col senno di poi forse avremmo fatto meglio



Pellegrini, accompagnati da un cane, attraversano gli immensi campi di girasole oltre i Montes de Oca



Il chilometro di salita dopo Castrojeriz è stato il più lungo di tutto il Cammino: un temporale violentissimo si abbatte su di noi con forti raffiche di vento contrario

a restare a Castrojeriz! La salita non è affatto una passeggiata, la pioggia ed il vento contrario non ci aiutano e spesso ci è sembrato di pedalare letteralmente da fermi! Per fortuna il temporale passa presto e finisce di piovere quando siamo già in cima al riparo di una tettoia. La strada da qui scorre in discesa verso il Pisuerga, un importante affluente del Duero, in direzione di Itero de La Vega, Boadilla del Camino ed infine Fromista dove abbiamo intenzione di fermarci visto che lì dovrebbe esserci un'officina per le bici: abbiamo infatti finito lo sgrassante per catene e con tutto il fango dell'ultima parte della

giornata ci toccherà metterci a pulire innanzitutto catene e pignoni.

Fromista

La strada per arrivare a Fromista costeggia un canale ed è quasi interamente in pianura e così andiamo tranquillamente ai venti all'ora (media stratosferica dopo le salite dei primi giorni). L'hostal è sulla piazza accanto la iglesia de san Martin, sistemiamo le bici, ci facciamo una doccia, laviamo a mano il bucato che difficilmente col tempo umido si asciugherà (a questo serve il ricambio) e andiamo al negozio di alimentari lì vicino per fare la

nostra solita merenda a base di yogurt e uva scrivendo gli appunti della giornata. L'officina di biciclette di cui parlava la guida ha chiuso da un po', il proprietario è andato in pensione e così ci tocca arrangiarci alla meglio per una pulizia sommaria dei nostri mezzi!

Andiamo a mangiare a pochi passi dall'hostal; non lo definirei certo un ristorante, è piuttosto la casa di Marisa che è aperta ai camminanti ed offre un buon menù del pellegrino (zuppa e un piatto di carne o pesce, dolce e



LA VIA PER FROMISTA
COSTEGGIA UN LUNGO
CANALE ED È QUASI
TUTTA IN PIANURA:
UNA VERA GODURIA
PER LE GAMBE DOPO
LE SALITE DEI PRIMI
GIORNI DI CAMMINO

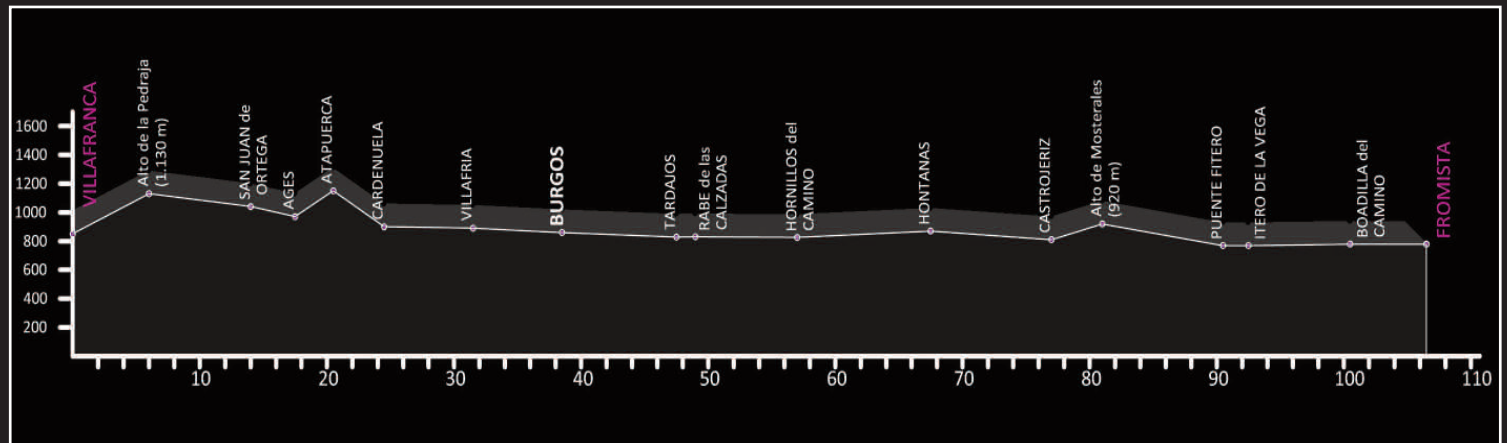


Quante migliaia di chilometri avranno percorso le calzature di pellegrini depositate presso l'albergue di Fromista?

acqua) a dieci euro.

Prima di andare a dormire passiamo un po' di tempo incortile a chiacchierare con dei ragazzi romani che hanno cominciato da poco il Cammino a Burgos, ci raccontiamo le differenze tra camminare e pedalare e credo che ciascuno in fondo invidi un po' l'altro: noi la loro forza di volontà, loro la nostra facilità nello scorrere rapidamente attraverso paesaggi che per chi va piedi durano anche ore e giornate intere.

Di notte facciamo ricorso ad uno dei suggerimenti più utili che ci hanno dato...i tappi per le orecchie! Si rivelano indispensabili perchè nella nostra camerata c'è uno che russa a livelli patologici...non risolvono al cento per cento il problema ma certo aiutano a prendere sonno!



STATISTICHE

- CITTÀ: S.J. DE ORTEGA, AGES, ATAPUERCA, BURGOS, RABÈ DE LAS CALZADAS, CASTROJERITZ, HONTANAS, FROMISTA
- CHILOMETRI PERCORSI: 105
- ORE IN SELLA: 8 (PEDALATA EFFETTIVA 6 ORE E 40')
- VELOCITÀ MEDIA: 15,7 KM/H
- DIFFICOLTÀ: 2/5
- SISTEMAZIONE: ALBERGUE DE PEREGRINOS PRIVATO, FROMISTA; VALUTAZIONE 5/10

NEL PROSSIMO NUMERO LA TAPPA PIÙ LUNGA DEL CAMMINO; QUASI CENTOVENTI CHILOMETRI FINO A LEON, L'ANTICA CAPITALE DEL REGNO DI CASTILLA
STAY TUNED!!!